Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 24 / 25. MAI 2022

GP Spanien: Verstappen vor Pérez

Red Bull siegt, Mercedes zurück

Indy500: Qualifikation

Dixon rast auf Pole-Position

ADAC GT Masters in Österreich

BMW-Duo gewinnt beide Rennen

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20

4 190525 902708 24



DTM-Rennen am Lausitzring

Van der Linde lässt BMW doppelt jubeln



Superbike-WM in Estoril

Ex-Champ Jonathan Rea holt zwei Siege



Rallye-WM-Lauf in Portugal

Rovanperä-Show trotz Ogier & Loeb

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



MOTORSPORT IMAGES

ADAC

RED BULL

Editorial

Peugeot hat in Portimão sein Hypercar 9X8 präsentiert und die Angleichung mit den LMDh-Wagen aus Amerika deutlich kritisiert. Zu Recht?

Peugeot hat fraglos das schönste und authentischste Auto für die neue Langstrecken-Topklasse gebaut (siehe Seite 21). Sogar die Gegner applaudieren reihenweise, zumindest dann, wenn keine Zeugen danebenstehen. „Die haben das Reglement mit offenen Augen gelesen und alle Spielräume genutzt, Chapeau", erklärte ein hochrangiger Toyota-Mitarbeiter beim WM-Lauf in Spa. „Und das Endprodukt ist einwandfrei als Peugeot zu erkennen." Die Aussage ist ziemlich auf den Punkt, wenn man bedenkt, dass der Toyota GR010 Hybrid eher aussieht, als sei er mit geschlossenen Augen gezeichnet worden. Gut, sind wir fair, Toyota debütierte mit dem Hypercar 2021, da war das Reglement und die Konvergenz mit den amerikanischen LMDh-Autos ein bewegliches Ziel – da konnte ein wenig Vorsicht beim Design nicht schaden.

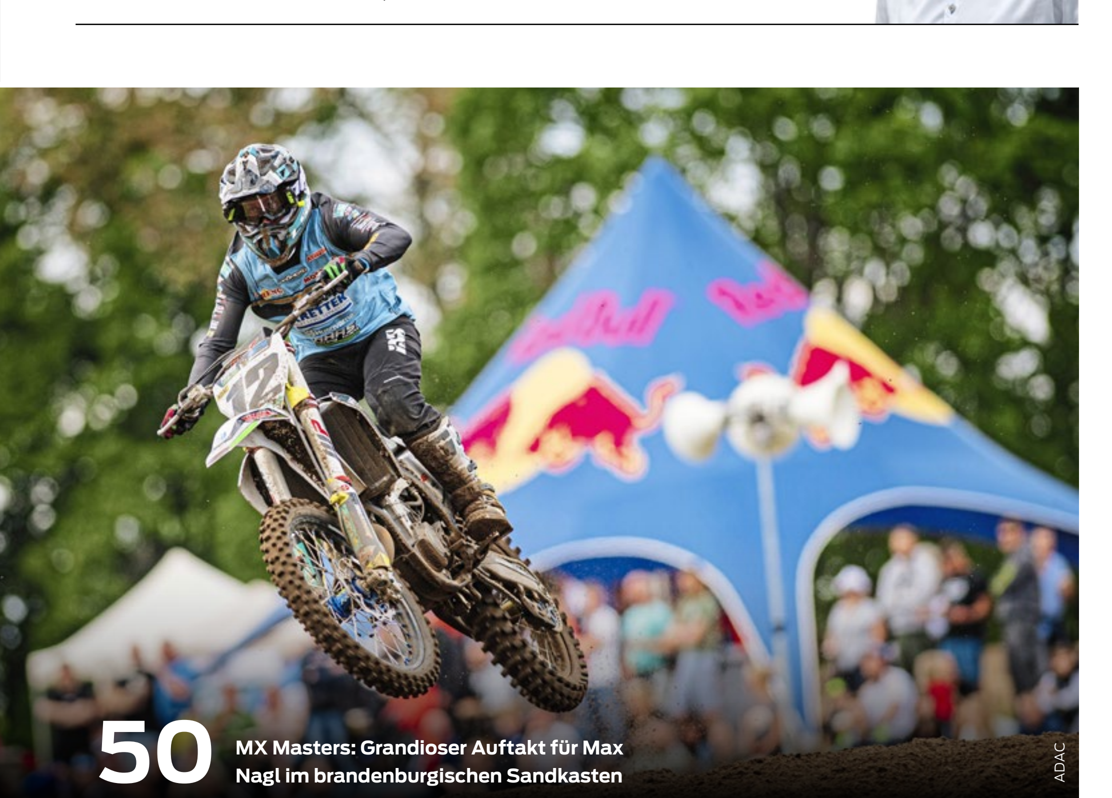
Jetzt, Mitte 2022, ist die Integration und Konvergenz von Hypercars (LMH) und den amerikanischen Spec-Autos (LMDh) nahezu abgeschlossen. Niemand spricht es offen aus, aber eigentlich werden zwei Konzepte unter ein Dach gezwängt, die nicht zusammengehören. Das Reglement für die LMH-Autos bietet Herstellern wie Peugeot hohe Freiheitsgrade: Sie dürfen das Chassis selber bauen, den Rennmotor, das Hybridsystem, den Allradantrieb, sogar die Batterien. Dazu haben sie die volle Kontrolle über die Software und die Steuerung der Komponenten. Das hat zwar alles seinen Preis, aber dafür kann man auch was ins Schaufenster stellen: Technologie.

Die LMDh-Autos sind dagegen Spec-Wagen mit vielen Einheitsbauteilen, wie beim Chassis, dem Getriebe oder beim Hybridsystem. Das spart sehr viel Geld, aber die Marken-DNA beschränkt sich eigentlich auf den Verbrennungsmotor – der auf der Straße ironischerweise gerade ausgemustert werden soll.

Laut anprangern tut das niemand – außer die Peugeot-Menschen. „Man hat den allradgetriebenen Hypercars über die Konvergenz alle Konzept-bedingten Grip-Vorteile genommen", so Peugeot-Technikchef Olivier Jansonnie. „Für uns macht ein Prototyp mit Hybrid und ohne Allrad keinen Sinn, doch unsere Vorteile wurden eliminiert. Dazu tragen wir die Kosten für den höheren Aufwand." Sportchef Jean-Marc Finot erklärte in Portimão: „In der LMDh-Klasse kauft man als Hersteller ein Chassis und steckt einen Verbrenner rein. Was soll da die Nachricht sein? Dass ich einen Verbrenner bauen kann, obwohl ich auf der Straße gerade einen anderen Weg gehe?"

Jene Hersteller, die Hypercars bauen, wollen Technologie verkaufen. Jene, die LMDh machen, verkaufen Markenimage, also ist es Marketing. Natürlich können zwei Wege zum gleichen Ziel führen, aber die Konzeptdifferenzen sind eigentlich zu groß, um daraus eine Klasse zu formen. Was nun? Langfristig wird wohl nur ein Konzept überleben. Oder die transatlantische Brücke zerfällt abermals: die Amis machen LMDh, die WM macht Hypercars.

Marcus Schurig
Redakteur



50 MX Masters: Grandioser Auftakt für Max Nagl im brandenburgischen Sandkasten

ADAC



MSa-Paddock



BEREIT FÜR DIE HITZESCHLACHT
Startaufstellung, über 30 Grad Celsius, kein Schatten: Tobias Grüner und Michael Schmidt schauten sich ein letztes Mal die Autos aus der Nähe an, bevor es für den Rennstart ins etwas kühlere Pressezentrum ging.



GESCHICHTSSTUNDE
Kurz vor dem Start des Indy-500-Pole-Sonntags präsentierten sich Oldschool-Roadster in der Pitlane. MSa-Redakteur Philipp Körner ging schockverliebt auf die Knie.



WIEDERSEHEN MIT FREUDE
In der DTM trifft Michael Bräutigam regelmäßig auf Marcus Lacroix (r.), wie hier am Lausitzring. „Lucky" gehörte von 1992 bis 2008 zur MSa-Redaktion, macht nun Pressearbeit u. a. für Winward Racing und fühlt sich MSa nach wie vor sehr verbunden.



Ü40-PARTY
Der Audi Quattro gab dem Leben von Schüler Markus Stier einst eine entscheidende Wendung. 40 Jahre später bedankte er sich in Portugal beim allerersten Rallye-Quattro für 165 WM-Einsätze als Rallye-Reporter.

Red-Bull-Party na

Trotz Doppelsieg musste Red Bull nach dem Rennen in Barcelona einige unangenehme Fragen beantworten. Charles Leclerc ging nach einem Motordefekt leer aus.

Von: **Tobias Grüner**

Hätte Leclerc locker gewonnen?

26 Runden lang sah es aus, als würde Charles Leclerc den GP Spanien im Schongang gewinnen. Dann streikte plötzlich das Ferrari-Triebwerk. „Wir hatten gar keine Vorwarnung. Der erste Hinweis kam von Charles über Funk“, erinnerte sich Teamchef Mattia Binotto an die dramatischen Sekunden. Wo der Defekt genau lag, soll nun eine Untersuchung in Maranello klären. Offenbar ist das Triebwerk aber nicht mehr zu retten. Das Aggregat soll komplett zerlegt werden.

Am Ende stellte sich nur die Frage, ob Leclerc auch in Rennhälfte zwei so souverän agiert hätte. Bei Red Bull glaubte man, dass Verstappen seinem WM-Rivalen das Leben noch schwer gemacht hätte. „Das wäre sehr eng geworden. Vielleicht hätte unser Dreistopper besser funktioniert als ihr Zweistopper“, grübelte Teamboss Christian Horner.

Bei Red Bull verwies man auf die schwache Pace von Carlos Sainz im zweiten Ferrari. Doch der Spanier hatte sich bei seinem Dreher ins Kiesbett den Unterboden beschädigt. „Ich kann nicht sagen, wie viel es gekostet hat. Aber die Ingenieure haben es in den Daten gesehen. Und ich habe es auch im Cockpit gespürt, dass etwas nicht stimmt.“

Bei Mercedes bezweifelt man, dass Leclerc an diesem Tag in Gefahr geraten wäre. Der geringe Reifenverschleiß im ersten Stint deutet darauf hin, dass der Pechvogel seine Zweistopp-Strategie ohne größere Probleme ins Ziel gebracht hätte. Und vor dem Ausfall betrug der Vorsprung bereits komfortable 12,6 Sekunden.

Leclerc selbst hat zu dem Thema auch eine klare Meinung: „Ich hatte alles unter Kontrolle. Wir hatten auf dem Soft-Reifen weniger Verschleiß, obwohl wir länger unterwegs waren. Für Max wäre es sehr schwer geworden, mich noch einzuholen.“ Die Ferrari-Speerspitze versuchte, dem Wochenende noch etwas Positives abzugewinnen. „Das Upgrade-Paket hat funktioniert. Unsere Quali-Pace war stark. Und auch auf die Distanz waren wir sehr konkurrenzfähig.“

Wurde Pérez Opfer der Stallregie?

Die Freude von Sergio Pérez über Platz 2 hielt sich auf seiner Auslaufrunde in Grenzen: „Wir müssen noch etwas besprechen“, funkte der Pilot mürrisch an den Red-Bull-Kommandostand. Gegenüber der Presse erklärte der Mexikaner später, was ihm auf dem Herzen lag: „Als ich Max im ersten Stint vorbeigelassen habe, wurde mir gesagt, dass ich die Position später zurückbekomme. Als ich dann auf ihn auflief, hätte es mir geholfen, wenn ich durchgelassen worden wäre. Aber das war nicht der Fall.“

In Runde 49 musste der Routinier noch einmal zähneknirschend Platz machen. „Ein Fahrer gibt natürlich nie gerne die Führung ab“, zeigte Horner Verständnis. „Zu diesem Zeitpunkt betrug das Delta aber mehr als zwei Sekunden. Alle Temperaturen lagen am Limit. Ein Duell hätte zu viel Risiko bedeutet.“

Der Blick auf die Zeiten zeigt tatsächlich, dass Verstappen deutlich schneller war, wenn auch nicht ganz zwei Sekunden. Von einer unfairen Stallregie wollte der Teamboss nichts wissen: „Am Ende stellte sich heraus, dass Checo sowieso noch einmal einen Boxenstopp einlegen musste. Er wäre mit den Reifen nie ins Ziel gekommen.“

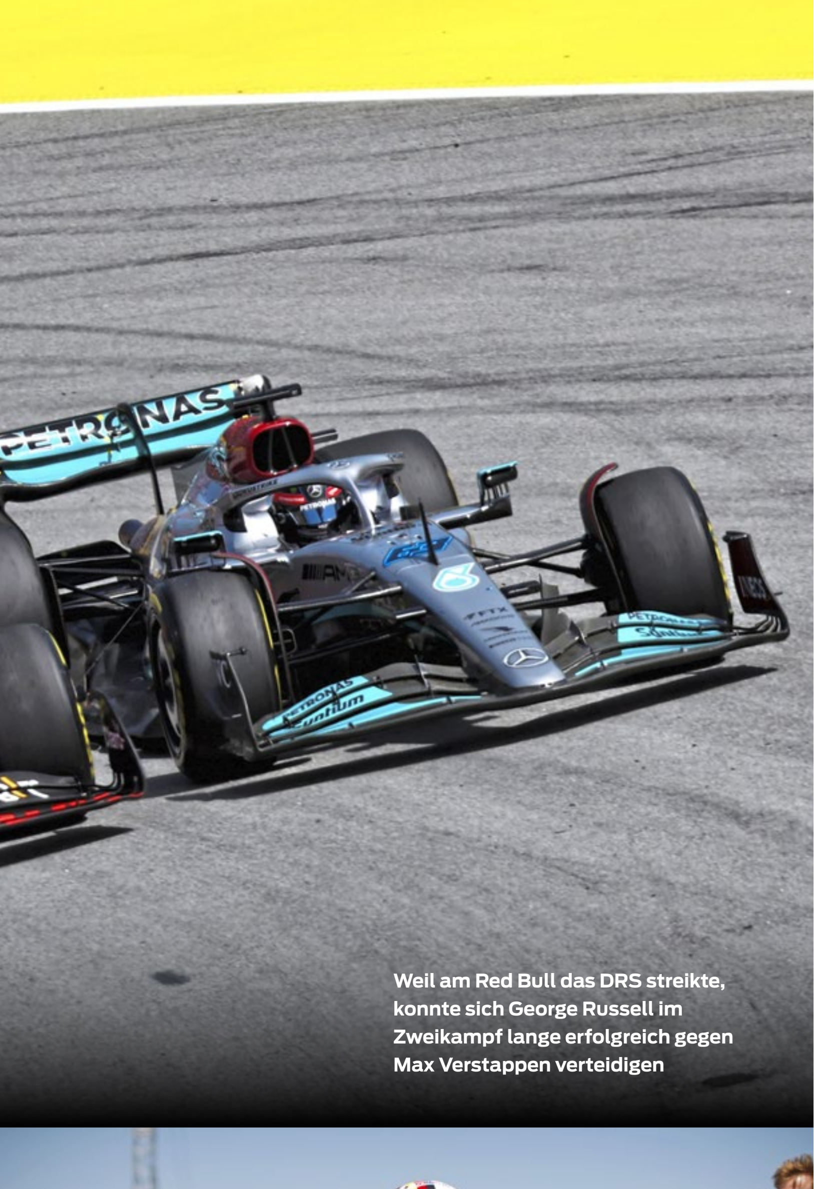
Der Platzwechsel machte also Sinn. Dennoch durften beide Piloten nicht mit gleichen Waffen kämpfen. Verstappen war mit einem neuen DRS-Mechanismus unterwegs. Das Upgrade spart im Vergleich zum alten Modell ein paar Gramm Gewicht. „Bei diesem Entwicklungstempo kann man nie alles gleich für zwei Autos bauen“, verteidigte Sportchef Helmut Marko das Vorgehen.



FERRARI

Ein Antriebsdefekt nach 26 Runden sorgte für den ersten Ausfall der Saison. Danach gab es für Charles Leclerc Trost von Teamchef Mattia Binotto

ch Leclerc-Drama


Weil am Red Bull das DRS streikte, konnte sich George Russell im Zweikampf lange erfolgreich gegen Max Verstappen verteidigen

XPB


MOTORSPORT IMAGES

Der runderneuerte Aston Martin hätte es beim ersten Auftritt fast in die Punkte geschafft. 16 Sekunden fehlten Sebastian Vettel auf Rang 10

Am Ende wurde das Upgrade aber kein Vorteil für Verstappen – im Gegenteil. Den neuen DRS-Mechanismus legten die Ingenieure wohl etwas zu filigran aus. Schon im Qualifying machte das Bauteil Probleme. „Wir dachten, dass wir es zum Rennen gelöst haben. Aber da hatten wir uns wohl geirrt", schimpfte Marko.

Warum gab es vor dem Start Stress bei Red Bull?

Nicht nur DRS sorgte für Ärger im Red-Bull-Camp. Während sich alle anderen Autos in die Startaufstellung begaben, standen Verstappen und Pérez noch mit laufenden Motoren in der Garage. Erst acht Sekunden vor Schließen der Boxengasse verließen die Autos endlich ihren überdachten Stellplatz. Horner behauptete auf Nachfrage, dass man das DRS gecheckt habe.

Von der FIA kam jedoch eine ganz andere Erklärung. Demnach kämpfte Red Bull mit zu niedrigen Sprit-Temperaturen. Das Limit liegt zehn Grad unter der Außentemperatur, in diesem Fall also bei 25 Grad. Den geforderten Wert erreichte Red Bull erst kurz vor Verlassen der Box. In Miami gab es noch eine fixe Grenze von 18 Grad. Doch dagegen legte offenbar Ferrari ein Veto ein. Angeblich sollen die Motoren von Mercedes und Honda den warmen Sprit nicht so gut vertragen wie die Triebwerke aus Maranello.

Ist Mercedes schon wieder siegfähig?

Mercedes-Teamchef Toto Wolff rechnete nach der Zieldurchfahrt vor, dass Lewis Hamilton die beste Rennpace im Feld hatte. Nach der Kollision mit Kevin Magnussen in der Startrunde raste der Brite noch auf Rang 5. Es hätte sogar ein vierter Platz werden können, wenn ihn ein Wasserleck nicht in den letzten zehn Runden zum Schongang gezwungen hätte. So zog der bereits überholte Sainz wieder vorbei.

„Wäre Lewis nach dem Start dort geblieben, wo er losgefahren ist, hätte er mit seiner alternativen Strategie vielleicht um den Sieg mitfahren können", glauben die Ingenieure. Der Pilot selbst war am Ende froh, dass er nach dem Plattfuß doch nicht direkt aufgegeben hatte. Mit dem Barcelona-Upgrade konnte er endlich wieder attackieren: „Das Bouncing auf den Geraden ist weg. In den Kurven ist es lange nicht mehr so schlimm wie früher. Wir sind viel näher dran an den Jungs an der Spitze."

Auch George Russell hatte kein sorgenfreies Rennen. Der Motor lief schon früh zu heiß. Der Youngster konnte nicht das Tempo fahren, das er wollte. Trotzdem durfte er vier Runden Führungsluft schnuppern. Er bot Verstappen einen großen Kampf und zwang Red Bull zu einer Dreistopp-Strategie. Der Lohn war das Podium.

Warum punkteten die deutschen Piloten nicht?

Für Mick Schumacher roch es nach der Startrunde stark nach den ersten Punkten. Nur fünf Autos hatte der Haas noch vor der Nase. Doch dann ging es rückwärts. Bis zum ersten Stopp in Runde 12 hatte er zwei Positionen verloren. Vor dem zweiten Stopp in Runde 30 lag er schon nicht mehr in den Punkten. Auf Position 14 ging Schumi am Ende zum 27. Mal in Folge leer aus. Nach dem Rennen übte der Pilot leichte Kritik an der Zweistopp-Strategie mit dem langen letzten Stint: „Wir müssen mal schauen, wie wir zu dieser Strategie gekommen sind und warum wir sie nicht verändert haben", klagte Schumi.

Bei Sebastian Vettel sah die Ausgangslage ungleich schlechter aus. Von Startplatz 16 gewann der Heppenheimer in der ersten Runde immerhin drei Positionen. Im Ziel war er dann Elfter, was auch keine Punkte brachte. „Ich bin generell zufrieden. Natürlich hätte ich aber gerne etwas mitgenommen." Vettel wurde von seinen Strategen ebenfalls auf eine Zweistopp-Taktik gesetzt, allerdings mit einem langen ersten Stint. „Wir mussten etwas anders machen als die anderen, um ihn aus dem Verkehr zu holen", erklärte Teamchef Mike Krack die Taktik. „Platz 11 war das Maximum. Für mehr hat uns leider noch der Speed gefehlt." ■

GP SPANIEN: 6. VON 22 LÄUFEN, 22. MAI 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,675 km**
Runden:	**66**
Distanz:	**308,424 km**
Zuschauer:	**110 000**
Wetter:	**34 Grad, sonnig**
Topspeed Qualifikation:	**337,7 km/h (Hamilton)**
Topspeed Rennen:	**333,6 km/h (Hamilton)**
Gangwechsel/Runde:	**40**
Volllastanteil:	**73 %**
Pole-Position -> 1. Kurve:	**579 m**
Führungswechsel:	**5**

110 2 · 150 3 · 240 6 · 130 3 · 140 4 · 90 2 · 250 6 · 165 4 · 100 3 · 240 6 · 180 4 · 230 5 · 155 3

km/h Gang

Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Charles Leclerc, MC	16
2	Max Verstappen, NL	1
3	Carlos Sainz, E	55
4	George Russell, GB	63
5	Sergio Pérez, MEX	11
6	Lewis Hamilton, GB	44
7	Valtteri Bottas, FIN	77
8	Kevin Magnussen, DK	20
9	Daniel Ricciardo, AUS	3
10	Mick Schumacher, D	47
11	Lando Norris, GB	4
12	Esteban Ocon, F	31
13	Yuki Tsunoda, J	22
14	Pierre Gasly, F	10
15	Guanyu Zhou, CHN	24
16	Sebastian Vettel, D	5
17	Lance Stroll, CAN	18
18	Alexander Albon, T	23
19	Nicholas Latifi, CAN	6
20	Fernando Alonso, E[1]	14

Startnummer

[1] +10 Plätze – Einbau 4. Power Unit

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	4	110
2.	Leclerc	2	104
3.	Pérez		85
4.	Russell		74
5.	Sainz		65
6.	Hamilton		46
7.	Norris		39
8.	Bottas		38
9.	Ocon		30
10.	Magnussen		15
11.	Tsunoda		11
12.	Ricciardo		11
13.	Gasly		6
14.	Vettel		4
15.	Alonso		4
16.	Albon		3
17.	Stroll		2
18.	Zhou		1
19.	Schumacher		0
20.	Hülkenberg		0
21.	Latifi		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	66/25[1]	1:37.20,475 h = 190,108 km/h	1.25,456 min
2.	**Pérez**	66/11	+ 13,072 s	1.24,108 min
3.	**Russell**	66/4	+ 32,927 s	1.24,636 min
4.	**Sainz**	66	+ 45,208 s	1.25,985 min
5.	**Hamilton**	66	+ 54,534 s	1.24,253 min
6.	**Bottas**	66	+ 59,976 s	1.26,395 min
7.	**Ocon**	66	+ 1.15,397 min	1.25,935 min
8.	**Norris**	66	+ 1.23,235 min	1.25.619 min
9.	**Alonso**	65		1.26,599 min
10.	**Tsunoda**	65		1.26,828 min
11.	**Vettel**	65		1.27,629 min
12.	**Ricciardo**	65		1.27,285 min
13.	**Gasly**	65		1.26,987 min
14.	**Schumacher**	65		1.27,447 min
15.	**Stroll**	65		1.26,876 min
16.	**Latifi**	64		1.27,246 min
17.	**Magnussen**	64		1.27,537 min
18.	**Albon**[2]	64		1.28,281 min
19.	**Zhou**	28	Überhitzung (P 13)	1.28,415 min
20.	**Leclerc**	27/26	Motor (P 1)	1.27,030 min

[1] Runden in Führung, Bestwerte in Rot

[2] +5 Sekunden wegen Track Limits

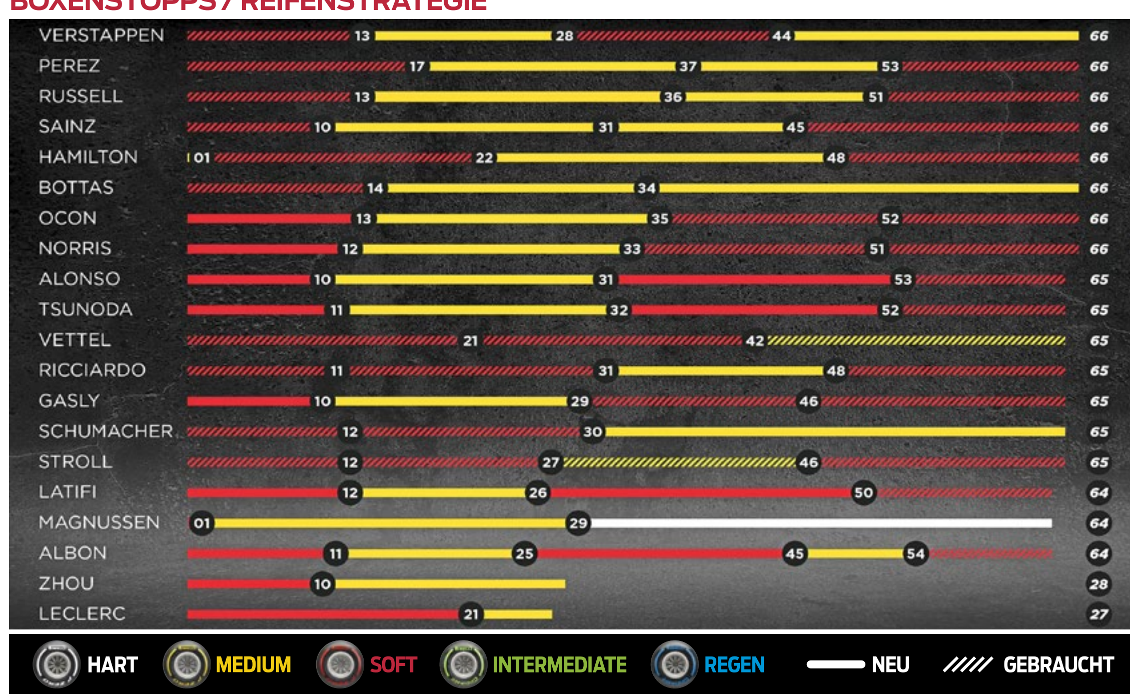
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	4	195
2.	Ferrari	2	169
3.	Mercedes		120
4.	McLaren		50
5.	Alfa Romeo		39
6.	Alpine		34
7.	Alpha Tauri		17
8.	Haas		15
9.	Aston Martin		6
10.	Williams		3

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	5:1
Hamilton – Russell	3:3
Leclerc – Sainz	6:0
Norris – Ricciardo	5:1
Alonso – Ocon	3:3
Gasly – Tsunoda	4:2
Vettel – Stroll	3:1
Albon – Latifi	5:1
Bottas – Zhou	6:0
Schumacher – Magnussen	2:4

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



GP SPANIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.19,828 min	27
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,079 s	27
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,336 s	28
4.	George Russell	Mercedes	+ 0,762 s	28
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,940 s	24
6.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,983 s	27
7.	Lando Norris	McLaren	+ 1,451 s	24
8.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,594 s	23
9.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,909 s	23
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,986 s	28
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,063 s	26
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,092 s	23
13.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 2,147 s	20
14.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,261 s	16
15.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,318 s	21
16.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,336 s	20
17.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 2,786 s	25
18.	Nyck De Vries	Williams	+ 3,092 s	28
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,183 s	27
20.	Jüri Vips	Red Bull	+ 4,310 s	23

GP SPANIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.19,670 min	29
2.	George Russell	Mercedes	+ 0,117 s	27
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,204 s	26
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,320 s	31
5.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,336 s	27
6.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,533 s	26
7.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,962 s	30
8.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,033 s	31
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,075 s	27
10.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,087 s	25
11.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,247 s	28
12.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,343 s	24
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,579 s	32
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,615 s	29
15.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,715 s	22
16.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 2,158 s	3
17.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 2,196 s	30
18.	Alexander Albon	Williams	+ 2,649 s	31
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,527 s	25
20.	Lando Norris	McLaren	+ 3,718 s	6

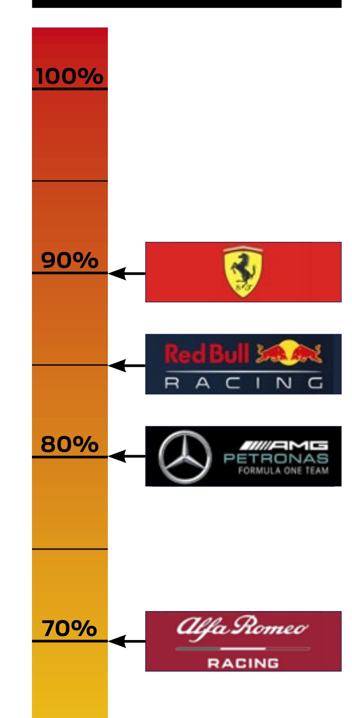
GP SPANIEN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.19,772 min	23
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,072 s	12
3.	George Russell	Mercedes	+ 0,148 s	16
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,230 s	18
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,357 s	23
6.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,488 s	19
7.	Lando Norris	McLaren	+ 0,631 s	18
8.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,874 s	21
9.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,009 s	24
10.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,110 s	18
11.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,138 s	17
12.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,172 s	24
13.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,209 s	17
14.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,429 s	19
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,677 s	22
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,748 s	23
17.	Alexander Albon	Williams	+ 1,800 s	18
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,647 s	18
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 5,695 s	4
20.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	keine Zeit	1

GP SPANIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Charles Leclerc	1.19,861	1.19,969	1.18,750
2.	Max Verstappen	1.20,091	1.19,219	1.19,073
3.	Carlos Sainz	1.19,892	1.19,453	1.19,166
4.	George Russell	1.20,218	1.19,470	1.19,393
5.	Sergio Pérez	1.20,447	1.19,830	1.19,420
6.	Lewis Hamilton	1.20,252	1.19,794	1.19,512
7.	Valtteri Bottas	1.20,355	1.20,053	1.19,608
8.	Kevin Magnussen	1.20,227	1.19,810	1.19,682
9.	Daniel Ricciardo	1.20,549	1.20,287	1.20,297
10.	Mick Schumacher	1.20,683	1.20,436	1.20,368
11.	Lando Norris	1.20,838	1.20,471	
12.	Esteban Ocon	1.20,880	1.20,638	
13.	Yuki Tsunoda	1.20,707	1.20,639	
14.	Pierre Gasly	1.20,719	1.20,861	
15.	Zhou Guanyu	1.20,476	1.21,094	
16.	Sebastian Vettel	1.20,954		
17.	Fernando Alonso	1.21,043		
18.	Lance Stroll	1.21,418		
19.	Alexander Albon	1.21,645		
20.	Nicholas Latifi	1.21,915		

FORMBAROMETER







50%



40%





30%

20%

WILLIAMS RACING

10%

0%

STATISTIK DES WOCHENENDES

21

In der Geschichte der Formel 1 gab es 21 Fahrer, die in einer Saison drei Siege in Folge feiern konnten. 20 von ihnen durften sich im Laufe ihrer Karriere auch Weltmeister nennen. Der einzige, der aus der Reihe fällt, ist Sir Stirling Moss. Für Max Verstappen ist es schon der zweite Hattrick. Der neue WM-Spitzenreiter war die vorangegangenen vier Jahre übrigens immer zusammen mit Lewis Hamilton und Valtteri Bottas auf dem Barcelona-Podium gestanden. Für Sergio Pérez und George Russell gab es nun zum ersten Mal spanische Pokale.



WILHELM

Glänzende Leistung: Verstappen schafft den Hattrick

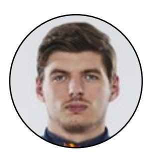
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 7,67
Im Quali-Duell mit Russell steht es jetzt 3:3. Nach Punkten 46:74 für den Teamrivalen. Doch Hamilton machte die Quali-Niederlage durch ein sensationelles Rennen wieder wett. Dabei wollte er nach dem Plattfuß in Runde eins schon aufgeben.



George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,50
Russell treibt Hamilton ans Limit. Am Samstag nahm er dem Teamkollegen 0,119 Sekunden ab. Trotz Platz 3 im Rennen war Russell der langsamere Mercedes-Fahrer. Er musste Tempo rausnehmen, weil sein Motor überhitzte.



Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 9,17
Es war kein makelloser Sieg. In der Qualifikation wurde Max klar von Leclerc geschlagen. Im Rennen rauschte er in Kurve 4 durch den Kies. Wegen Problemen mit dem DRS kam er ewig nicht an Russell vorbei. Seine größte Tugend war die Geduld.



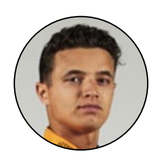
Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 8,17
Nach einer schwachen Qualifikation drehte Pérez im Rennen groß auf. Er war phasenweise schneller als Verstappen und fühlte sich von der Strategie übervorteilt. Als Zweiter hat er seine Verpflichtung als Manndecker voll erfüllt.



Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 10/10 – Ø 8,83
Trotz Ausfall wegen Motorschadens verdient sich Leclerc die Bestnote. Beeindruckend, wie er in der Quali trotz Dreher bei nur noch einer Chance auf die Pole-Position fuhr. Im Rennen diktierte Leclerc das Tempo und schonte dabei noch die Reifen.



Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 06/10 – Ø 6,67
Sainz ist ratlos. In der Qualifikation verlor er vier Zehntel auf den Teamkollegen. Im Rennen warf er mit einem Ausrutscher ins Kiesbett fast das Auto weg. Der Speed danach war enttäuschend. Sainz kam 45 Sekunden hinter dem Sieger ins Ziel.



Lando Norris - McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,83
Norris sah auf dem Startplatz aus wie der schleichende Tod. Der Engländer litt unter einer Mandelentzündung. Die Hitze war da nicht hilfreich. Trotzdem schaffte Norris vom elften Startplatz noch Rang 8 und vier WM-Punkte.



Daniel Ricciardo - McLaren
Note: 05/10 – Ø 6,17
Ricciardo muss sich langsam Gedanken machen. Der Aufstieg ins Q3 war ja noch positiv. Doch im Rennen verlor der Aussie von einem besseren Startplatz 45 Sekunden auf einen kranken Norris. Er fand auf keinem der vier Reifensätze Grip.



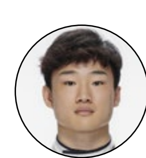
Fernando Alonso - Alpine
Note: 07/10 – Ø 7,50
Endlich mal wieder Punkte für Alonso. Und das ausgerechnet vom letzten Startplatz, auf den ihn ein Motorwechsel und falsches Timing im Q1 verbannten. Im Rennen machte Alonso viel wieder gut. Vielleicht der Beginn besserer Zeiten.



Esteban Ocon - Alpine
Note: 08/10 – Ø 7,33
Auch Ocon war am Samstag enttäuscht. Er fiel im Q2 durch den Rost. Doch diesmal hatte sich Alpine besser für das Rennen präpariert. Ocon zeigte eine starke Leistung und hielt Norris in Schach. Sein Rennspeed war besser als der von Alonso.



Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 6,67
Gasly kommt immer mehr unter Druck seines Teamkollegen. Auch diesmal verlor er das Quali-Duell. Immerhin um 0,222 Sekunden. Im Rennen kam Gasly nie in die Nähe von Punkten und kegelte dann auch noch Stroll von der Bahn.



Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 6,50
Der Japaner fuhr zum dritten Mal in die Punkte. Und das in einem Auto, das in Barcelona keine Offenbarung war. Tsunoda kämpfte fast das ganze Rennen mit Alonso. Er verlor, weil er die Medium-Reifen zu langsam auf Temperatur brachte.



Sebastian Vettel - Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 6,00
Das erste Gefühl für den neuen Aston Martin war gut. Deshalb konnte Vettel nicht glauben, dass er schon im Q1 rausflog. Das hatte auch technische Gründe. Im Rennen suchte er sein Heil in einem Zweistopp-Rennen. Auf Platz 10 fehlten 16 Sekunden.



Lance Stroll - Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,67
In der Qualifikation fehlte Stroll eine halbe Sekunde auf Vettel. Die Kollision mit Gasly ruinierte sein Rennen endgültig. Der Sicherheitscheck in der Box dauerte eine halbe Minute. Stroll war unschuldig. Gasly hatte ihn umgedreht.



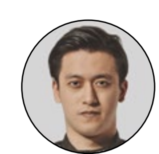
Nicholas Latifi - Williams Racing
Note: 05/10 – Ø 3,67
Für Latifi war es ein solides Wochenende. Trotz der schlechtesten Zeit in der Qualifikation. Aber ihm fehlten nur 0,27 Sekunden auf Albon. Im Rennen bewies Latifi gutes Reifenmanagement und kämpfte am Ende noch Magnussen nieder.



Alex Albon - Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 7,50
Auch nach dem Upgrade-Festival ist der Williams das langsamste Auto. Zwei Zehntel Rückstand auf das Feld verlangen schon eine Kraftanstrengung. Im Rennen sorgte ein Schaden am Unterboden für hohen Reifenverschleiß bei Albon.



Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 09/10 – Ø 8,50
Bottas wirkt wie befreit, seit er für Alfa Sauber fährt. Obwohl er wegen eines Motorschadens ein Training verlor, qualifizierte er sich als Siebter. Im Rennen nahm Bottas Kurs auf Platz 4. Die falsche Strategie kostete ihn noch zwei Positionen.



Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 6,33
Es war nicht das Wochenende von Zhou. Im Q1 verfeuerte er alle drei Sätze der weichen Reifen. Damit war Platz 15 gesetzt. Und wieder sah Zhou die Zielflagge nicht. Der Defekt war der gleiche wie in Miami. Der Motor wurde zu heiß.



Mick Schumacher - Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,00
Zum ersten Mal schaffte es Schumacher ins Q3. Obwohl er das dritte Training wegen eines Bremsfeuers verlor. Die Startrunde war sensationell. Schumacher kam auf Platz 6 zurück. Zwei Stopps aber waren die falsche Taktik. Wieder null Punkte.



Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 05/10 – Ø 7,00
Das darf einem Routinier wie Magnussen nicht passieren. Der Angriff auf Hamilton in der ersten Runde war unnötig. Das kostete den Achten des Trainings die Chance auf Punkte. Keine Strategie der Welt hätte ihn nach vorne gebracht.

AUS DEM FAHRERLAGER

FINALE VERPASST

Sebastian Vettel hätte Karten für das Euroleague-Finale Frankfurt gegen Glasgow Rangers in Sevilla gehabt, doch der bekennende Eintracht-Fan musste kurzfristig absagen. Er hatte sich entschieden mit der Familie im Auto den Trip nach Barcelona und Monte Carlo zu unternehmen. Da nahm die Anreise aus der Schweiz schon zwei Tage in Anspruch.

PÉREZ FÄHRT FÜR EMILIO

Sergio Pérez ist wieder Vater geworden. Sein Sohn heißt Emilio. Der Mexikaner setze sich ein ehrgeiziges Ziel: „Ich will Emilio mit einem guten Resultat in Barcelona auf dieser Welt begrüßen." Gut hieß: Mindestens Podium.

REAKTION AUF MIAMI-CRASH

Carlos Sainz und Esteban Ocon haben ihre Beschwerden nach den Unfällen in Miami auskuriert. Die Diskussion mit der Rennleitung hatte in Barcelona noch ein Nachspiel. Beide hatten die FIA schon in Miami gebeten, die Mauer ausgangs Kurve 13 besser abzusichern. Ihre Bitte wurde abgewiesen. Zwei Wochen später hat sich die Meinung geändert. „Wir haben eine Stunde lang mit dem Rennleiter über das Thema gesprochen. Die FIA hat beide Unfälle noch einmal analysiert und ist zu dem Schluss gekommen, dass es in dieser Kurve nächstes Jahr einen besseren Schutz geben wird", berichtete Ocon zufrieden.

SCHUMI FÄHRT NASCAR

Mick Schumacher und Kevin Magnussen gingen fremd. Beide durften in der Woche nach dem GP Miami das NASCAR-Auto des Stewart-Haas-Teams in Charlotte fahren. Für Schumacher begann das Abenteuer auf dem Beifahrersitz: „Das war ziemlich furchterregend, speziell in der Steilwand." Als er dann selbst in dem Ford Mustang Platz nahm, wunderte er sich: „Unglaublich, wie viel Grip diese Autos in der Steilkurve entwickeln. An die Bremsen muss man sich erst gewöhnen. Du steigst voll in die Eisen, und das Auto will einfach nicht anhalten."



HAAS

Ausflug in die NASCAR-Welt

VETTELS BRANDWUNDE

Auf Sebastian Vettels linkem Knie klebte ein großes Pflaster. Ein Andenken an einen Motorradunfall mit seiner Suzuki: „Das Motorrad ist im Stand umgekippt, als ich aufsteigen wollte. Beim Versuch, es zu halten, bin ich mit dem Knie auf den heißen Auspuff gefallen."

ALONSO MIT MOTOGP-STARS

Fernando Alonso verbrachte einen Tag in seiner Heimatstadt Oviedo mit Esteban Ocon und den Aprilia-Fahrern Aleix Espargaró und Maverick Viñales. Die vier vertrieben sich die Zeit auf Alonsos Kartstrecke mit Motorrädern, Renault Clios und Go-Karts.

SAINZ WILL KEIN RISIKO

Der Crash von Charles Leclerc mit dem alten Ferrari 312 B3 von 1974 in Monaco war auch Thema im Fahrerlager von Barcelona. Teamkollege Carlos Sainz will auf Ausfahrten mit historischen Rennwagen lieber verzichten: „Die alten Autos geben einem das Gefühl, wie es vor langer Zeit in der Formel 1 war. Ich bin da aber zwiegespalten. Wir haben jetzt die Chance, mit Ferrari einen Titel zu gewinnen, und dann kommt es zu Situationen wie bei Charles. Auf der anderen Seite: Wann hat man schon mal die Möglichkeit, solche Autos zu fahren?"



WILHELM

Alte F1-Renner nicht ohne Risiko

KOMMENTAR

Die großen Teams schlagen Alarm. Wenn alle fair spielen, dann dürfte es ab Saisonmitte keine Weiterentwicklung der aktuellen Autos mehr geben. Weil dann für die Teams, die am Budgetdeckel kratzen, das Limit dessen erreicht ist, was sie für das Wettrüsten reserviert haben. Die Personalstärke gibt vor, wie viel für die Produktion neuer Teile übrig bleibt. Ein Team wie Alfa Sauber mit 525 Angestellten hat da natürlich mehr Luft als Ferrari, Mercedes oder Red Bull mit bis zu 900 Mitarbeitern. Die Topteams betteln deshalb um einen Inflationszuschlag, der ihnen laut Reglement verwehrt bliebe, weil die Inflationsrate zum Stichtag im September 2021 unter drei Prozent lag. Jetzt steht sie bei 6,1 Prozent, und man muss kein Prophet sein, wenn man einen weiteren Anstieg vorhersagt. Damit würde den Teams 2023 sowieso mehr Budget gewährt. Doch sie brauchen das Geld jetzt. Diese Saison ist die teuerste, weil alle neue Autos bauen mussten und nichts aus dem Vorjahr übernehmen konnten. Das wird sich in den kommenden Jahren wieder entspannen, auch wenn der Budgetdeckel noch einmal von 140 auf 135 Millionen Dollar sinkt. Alfa Sauber, Williams und Alpine sind gegen einen außerplanmäßigen Aufschlag in dieser Saison. Damit kann ihn die FIA nicht durchsetzen. Nicht einmal unter dem Hinweis, dass höhere Gewalt vorliegt. Keiner hatte diese extreme Inflation auf der Rechnung. Die Topteams drücken bereits auf die Tränendrüse und warnen, dass sie notfalls Leute entlassen müssten, um weiter Entwicklung zu betreiben. Oder zu riskieren, dass man das Budget um maximal fünf Prozent überzieht und dann auf eine milde Strafe hofft. Ein Nachkarten vor dem FIA-Gericht wäre schlechte Werbung für die Formel 1. Deshalb ein Vorschlag: Gewährt einen Inflationszuschlag, der nur für diese eine Saison gilt. Ab 2023 wird wieder nach den Regeln des Finanz-Reglements gespielt. Dann muss keiner Angst haben, dass sich der Budgetdeckel durch die Hintertür immer mehr erhöht. ■



RED BULL

Bei rund 900 Angestellten bleibt nicht mehr viel Geld für Upgrades



Michael Schmidt
Redakteur

Wie würden Sie das Inflationsproblem lösen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Kostendeckel auf Prüfstand

Die Topteams mit vielen Angestellten wollen den Budget-Deckel anheben, damit die Weiterentwicklung nicht vorzeitig stoppt

Die großen Teams in der Formel 1 geben einen Hilferuf ab. Sie fordern einen Inflationsausgleich im Budgetdeckel. Sonst ist das Wettrüsten im Juni beendet.

Von: **Michael Schmidt**

Formel-1-Teams sind von Natur aus misstrauisch. Sie belauern sich gegenseitig, um zu wissen, was der andere tut. Da werden Listen angelegt, in denen genau spezifiziert wird, welche neuen Teile die einzelnen Teams in welchem Rennen an den Start bringen.

In der Vergangenheit beschränkte sich das Interesse auf die Technik. Man wollte wissen, was die Upgrades an Rundenzeit gebracht haben, um den Gegner besser zu verstehen und vielleicht etwas zu lernen. Seit letztem Jahr wird eine zweite Liste angelegt. Darauf stehen die kalkulierten Kosten für die einzelnen Upgrades. Ein Frontflügel oder ein Unterboden kosten 100 000 Euro, ein Heckflügel 65 000. Das ist bei Haas nicht anders als bei Ferrari. Das McLaren-Upgrade von Barcelona kostet demnach 700 000 Euro für zwei Autos.

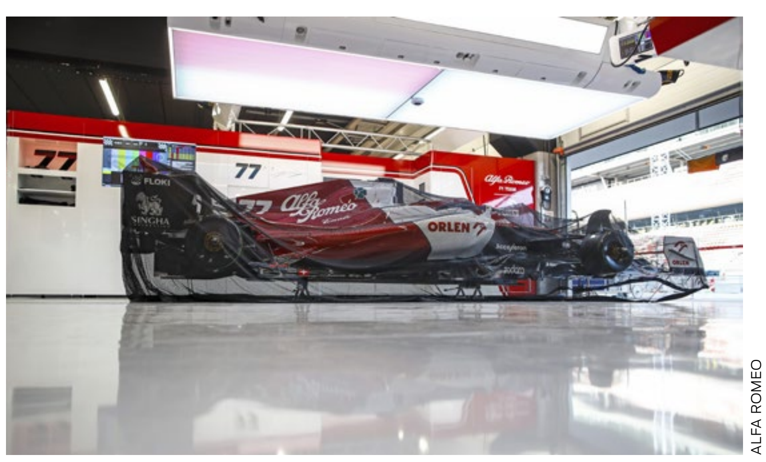


Wenn alle Teams den Kostenrahmen einhalten, ist das Entwicklungsbudget bei Halbzeit der Saison ausgeschöpft. Dann hat keiner mehr Geld für neue Teile.

Mit der Aufstellung der Entwicklungskosten wollen die Teams herausfinden, ob der Gegner ehrlich spielt. Ferrari-Teamchef Mattia Binotto hatte in Miami einen Warnschuss an Red Bull abgefeuert: „Es ist nicht mehr möglich, zu jedem Rennen neue Teile zu bringen. Bei dem Entwicklungstempo, das wir jetzt sehen, müssen viele Teams schon bald an die Grenzen des Kostendeckels stoßen."



FERRARI



ALFA ROMEO

Durch die hohe Inflation bleibt nicht mehr viel Geld für Technik-Upgrades



MOTORSPORT IMAGES

Sauber, Haas und Alpine sind gegen einen Inflationsausgleich beim Budget



MOTORSPORT IMAGES

Teure Unfälle könnten die Teams über das erlaubte Kosten-Limit werfen

Die Topteams veranschlagen ungefähr zehn Prozent des erlaubten Budgets für die Weiterentwicklung. Also rund 14 Millionen Dollar. Die kleinen Teams haben mehr Luft nach oben, weil sie weniger Angestellte und damit weniger Lohnkosten haben. In die Rechnung fließen nur die Materialkosten für neue Teile ein. Die Ingenieure müssen so oder so bezahlt werden, der Windkanal läuft bei allen den vollen Stundensatz, den die Regeln zulassen. Nach dieser Kalkulation liegen Red Bull und Mercedes beim Wettrüsten nach dem GP Spanien nahe an dem, was sie für neue Teile ausgeben können. „Wenn alle ehrlich spielen, kann es nach dem GP Kanada keine Weiterentwicklung mehr geben", prophezeien Experten. „Oder wir müssen 50 Leute entlassen", droht ein Teamchef.

Das betrifft die Teams, die den Kostendeckel von derzeit 141,2 Millionen Dollar ausschöpfen. Sauber liegt zehn Millionen darunter. Mehr Geld ist nicht in der Kasse. Im Prinzip finden alle Teams die Idee des Kostendeckels gut. Doch sechs von ihnen fordern jetzt, dass die Finanzregeln den neuen Rahmenbedingungen angepasst werden müssten. Ursprünglich sollte der Budgetdeckel bei 175 Millionen Dollar liegen. Als die Corona-Pandemie einige Teams an den Rand des Ruins brachte, einigten sich alle auf eine Absenkung des Kostenlimits in drei Schritten. Von 145 auf 140 und 135 Millionen Dollar.

Im ersten Jahr der Deckelung kamen die zehn Teams gut mit dem neuen Limit klar, auch wenn es für Ferrari, Mercedes und Red Bull eine Kraftanstrengung war, sich auf 145 Millionen abzuhungern. Geholfen hat, dass 2021 viele Teile von den 2020er-Autos übernommen werden mussten. Das sparte den Teams 30 Millionen Dollar. Doch schon im zweiten Jahr scheint das Kartenhaus zusammenzufallen.

Drei Faktoren haben das Einhalten des Budgetziels verschärft. Die Reduktion von 145 auf 140 Millionen Dollar. Die neuen Autos. Diesmal gab es keine Teile, die übernommen werden konnten. „Tatsächlich haben wir also 35 Millionen weniger zur Verfügung", wird geklagt. Und jetzt kommt noch die Inflation dazu, die derzeit bei 6,1 Prozent liegt. Das macht in Summe 8,4 Millionen Dollar aus.

Ohne die Inflation hätten die Teams ihren normalen Entwicklungsfahrplan einhalten können. Jetzt ist bei Halbzeit Schluss, wenn die Formel 1 nicht einen Inflationszuschlag gewährt. Der läge laut Reglement bei vier Millionen Dollar, wenn im September 2021 die Inflationsrate über drei Prozent gelegen wäre. Dummerweise lag sie knapp drunter.

Die Teams argumentieren, dass höhere Gewalt sie zwingt, die DNA der Formel 1 zu verleugnen und die Entwicklung bald einzustellen. Sie haben Angst, dass es einige drauf anlegen und das Budget bis fünf Prozent überziehen, weil das als kleineres Vergehen gilt und das Strafmaß von den Sportkommissaren festgelegt wird. Mit Glück kommt ein Budgetbrecher damit durch. Das weiß vorher aber keiner, ist also ein Spiel mit dem Feuer.

Es geht auch die Sorge um, dass Kosten mit Tricks in anderen Bereichen versteckt werden. Die großen Teams haben dazu viele Möglichkeiten, weil sie diversifizieren. Doch wer will am Ende feststellen, ob ein Ingenieur gerade an einem Aero-Upgrade arbeitet oder an einem Rennrad? Die Vertreter der Topteams fürchten, dass es zu vielen Verdächtigungen und Beschuldigungen kommen wird, die der Formel 1 schaden könnten.

Sie fordern deshalb schon in diesem Jahr einen Inflationszuschlag. FIA und Formel 1 sind dafür. Um das im Finanz-Reglement zu verankern, braucht es auch die Zustimmung von acht Teams. Momentan sind Sauber, Williams und Alpine dagegen. Die stellen sich auf den Standpunkt: „Regeln sind Regeln." Dagegen steht der Appell: „Wir haben für fairen Sport unsere Zustimmung gegeben. Jetzt liegt es an euch, dass es fair bleibt." ■

Gala kurz vor dem 22. Geburtstag: Der Brasilianer Felipe Drugovich (MP Motorsport) sammelte in Barcelona die beiden großen Pokale ein

Die Drugovich-Show

XPB

Felipe Drugovich lieferte in der Formel 2 das fast perfekte Wochenende ab. Der Brasilianer dominierte Sprint und Hauptrennen. Seine Rivalen in der Meisterschaft hatten zu kämpfen.

Von: **Andreas Haupt**

Es ist in der Formel 2 etwas ganz Besonderes, wenn ein Fahrer beide Rennen an einem Wochenende gewinnt. Dem Brasilianer Felipe Drugovich glückte dieses Kunststück in Barcelona – obwohl nicht alles zu seinen Gunsten verlief.

In der Qualifikation glaubte der Fahrer von MP Motorsport an die Möglichkeit, auf Pole-Position zu fahren, landete dann aber nur auf dem zehnten Platz. Immerhin hätte diese Position ihm den ersten Startplatz für den Sprint eingebracht. Eine nachträgliche Strafe warf Drugovich jedoch in die zweite Reihe zurück. Er hatte Théo Pourchaire in Kurve 1 im Weg gestanden. Das Malheur bügelte Drugovich auf den ersten 600 Metern aus. Calan Williams, der die Pole geerbt hatte, würgte vor dem Start den Motor ab. Jake Hughes und Pourchaire kamen nicht wie gewünscht aus der Startbox. So übernahm der Brasilianer die Führung, die er über 26 Runden bis ins Ziel trug.

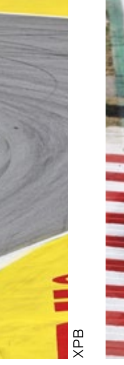
Ayumu Iwasa sprintete von Platz 5 auf 2, Logan Sargeant von 6 auf 3. Die Podestplätze waren nach der ersten Runde bezogen. Daran änderte auch ein Safety Car nach Dreher von Jüri Vips ins Kiesbett der vierten Kurve nichts mehr. Red Bulls Junior hatte sein Highlight am Freitag, als er den zweiten RB18 von Sergio Pérez im ersten Formel-1-Training fahren durfte. In der Formel 2 ging der Este leer aus.

Reifenflüsterer Drugovich

Die Hitze setzte den Reifen zu. Die Fahrer mussten ihr Tempo entsprechend ausrichten. Drugovich liegen solche Verhältnisse. Er bewies es im Sprint und untermauerte es im Hauptrennen. Der Brasilianer gewann drei Positionen am Start, streichelte den weichen Reifen bis kurz vor Rennhalbzeit und überrollte die Gegner auf frischeren harten Reifen im zweiten Rennteil.

Ein Fragezeichen schwebte kurz über dem dritten Saisonsieg. Die Sportkommissare überprüften ein mögliches Vergehen beim Pflichtboxenstopp, doch sie sprachen ihn frei. Ohnehin hatte Drugovich vorgebaut und einen Vorsprung von über fünf Sekunden auf Jack Doohan herausgefahren. Den letzten Podestplatz sicherte sich Frederik Vesti.

Zwei Siege, 36 Punkte, neuer Spitzenreiter in der Meisterschaft: Ein besseres Geschenk hätte sich Drugovich nicht machen können. Am Montag nach seiner Barcelona-Gala feierte er seinen 22. Geburtstag. Die Verfolger Pourchaire, Jehan Daruvala und Liam Lawson punkteten nur einstellig. Der Schweizer Ralph Boschung verpasste die Rennen. Er musste wegen einer Nackenverletzung aussetzen. ■



XPB

Nach Sprint zu Kurve 1: Drugovich vor Iwasa



XPB

Jack Doohan holte Pole und Platz 2 im Hauptrennen

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Felipe Drugovich	44.12,635 min
2.	Ayumu Iwasa	+ 2,109 s
3.	Logan Sargeant	+ 4,165 s
4.	Jehan Daruvala	+ 8,493 s
5.	Théo Pourchaire	+ 9,251 s
6.	Jack Doohan	+ 10,481 s
7.	Frederik Vesti	+ 16,430 s
8.	Enzo Fittipaldi	+ 17,256 s
9.	Liam Lawson	+ 17,705 s
10.	Marcus Armstrong	+ 18,524 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Felipe Drugovich	01:02.14,874 h
2.	Jack Doohan	+ 5,630 s
3.	Frederik Vesti	+ 23,169 s
4.	Logan Sargeant	+ 24,720 s
5.	Clément Novalak	+ 25,060 s
6.	Enzo Fittipaldi	+ 31,430 s
7.	Marcus Armstrong	+ 32,199 s
8.	Théo Pourchaire	+ 35,607 s
9.	Liam Lawson	+ 37,174 s
10.	Roy Nissany	+ 37,275 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Felipe Drugovich	86
2.	Théo Pourchaire	60
3.	Jehan Daruvala	41
4.	Liam Lawson	37
5.	Marcus Armstrong	36

Nach dem Technikfrust im Sprint konnte Victor Martins im Hauptrennen doch noch jubeln

XPB

Licht und Schatten

Nach Technikpech im Sprint konnte Alpine-Junior Victor Martins am Ende doch noch mit einem Sieg und der Tabellenführung aus Barcelona abreisen.

Von: **Tobias Grüner**

Nach dem chaotischen Imola-Wochenende unter halbfeuchten Bedingungen ging es beim Formel-3-Gastspiel in der Hitze von Barcelona deutlich gesitteter zur Sache. Roman Stanek machte im Qualifying am Freitag direkt da weiter, wo er mit seinem Erfolg im Hauptrennen einen Monat zuvor aufgehört hatte. Mit nur 52 Tausendsteln Vorsprung vor Victor Martins sicherte sich der Tscheche in letzter Minute die Pole-Position. An den ersten beiden Rennwochenenden war Stanek immer auf Rang 2 gelandet.

Im Sprintrennen am Samstag mit umgedrehter Reihenfolge hätte normalerweise der Quali-Zwölfte Zane Maloney auf der Pole-Position gestanden. Doch weil der Youngster aus der Karibik nicht an der Waage anhielt, wurde er disqualifiziert und musste in beiden Läufen aus der Boxengasse losfahren. Lokalmatador David Vidales erbte den vordersten Startplatz und machte das Beste daraus. Nur einmal kam der Premierensieg des Campos-Piloten kurz in Gefahr, als Jak Crawford in Runde 12 einen Angriff in Kurve 1 auf der Außenseite startete. Vidales schob den Red-Bull-Junior robust neben die Piste und verteidigte damit die Führung. Die Szene wurde nach dem Rennen untersucht, doch die Schiedsrichter verzichteten auf eine Strafe.

Für die beste Unterhaltung im Sprint war wieder einmal Arthur Leclerc verantwortlich. Der Prema-Pilot legte in den letzten Runden eine seiner berühmten Aufholjagden hin, die ihn bis auf Rang 4 nach vorne brachte. Damit konnte Leclerc auch die Spitze in der Fahrerwertung übernehmen.

Entscheidung am Start

Auch im Hauptrennen am Sonntag fiel die Entscheidung schon früh. Victor Martins, der am Vortag mit einem technischen Defekt ausgeschieden war, schnappte sich Pole-Sitter Stanek schon auf den ersten Metern und gab die Führung anschließend nicht mehr ab. Isack Hadjar war am Start an Alexander Smolyar vorbeigegangen und übernahm damit den dritten Podiumsplatz. Gerne hätte der Red-Bull-Junior auch noch Stanek eingeholt, doch der Trident-Pilot wehrte alle Attacken souverän ab. Zwei Safety-Car-Phasen sorgten für etwas reduzierte Rennaction. Nur Leclerc sorgte wieder für Spektakel. Bei einem Duell mit Vidales kam es in Kurve 1 zur Kollision. Der Spanier schied aus, Leclerc kassierte eine Fünf-Sekunden-Strafe. Später legte sich der Monegasse auch noch mit Juan Manuel Correa an, wobei er auf der Zielgerade ins Gras gedrängt wurde. Punkte gab es nicht für Leclerc, wodurch Martins die Gesamtführung übernahm. ■

XPB

David Vidales feierte seinen F3-Premierensieg im Sprint



FIA F3

Lirim Zendeli blieb bei seiner F3-Rückkehr ohne Punkte

BARCELONA, SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	David Vidales	32.38,784 min
2.	Jak Crawford	+ 1,268 s
3.	Caio Collet	+ 6,482 s
4.	Arthur Leclerc	+ 9,081 s
5.	Juan Manuel Correa	+ 10,362 s
6.	Alexander Smolyar	+ 11,239 s
7.	Kaylen Frederick	+ 11,839 s
8.	Roman Stanek	+ 12,370 s
9.	Reece Ushijima	+ 15,274 s
10.	Isack Hadjar	+ 16,057 s

BARCELONA, RENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Victor Martins	43.43,673 min
2.	Roman Stanek	+ 2,368 s
3.	Isack Hadjar	+ 3,026 s
4.	Alexander Smolyar	+ 3,624 s
5.	Oliver Bearman	+ 4,348 s
6.	Jak Crawford	+ 5,420 s
7.	Caio Collet	+ 6,633 s
8.	Franco Colapinto	+ 6,899 s
9.	Kaylen Frederick	+ 8,431 s
10.	Juan Manuel Correa	+ 12,094 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Victor Martins	62
2.	Roman Stanek	56
3.	Jak Crawford	50
4.	Isack Hadjar	47
5.	Arthur Leclerc	43

Formel 1

Kritik am Rennleiter

Fernando Alonso hat in Barcelona deftige Kritik an F1-Rennleiter Niels Wittich geäußert. Auslöser war eine Strafe in Miami.

Von: **Tobias Grüner**

Fernando Alonso ist ein Mann klarer Worte. Die Fünf-Sekunden-Strafe, die ihn in Miami aus den Punkten warf, hat den Spanier nachhaltig verstimmt: „Das war einfach inkompetent von den Stewards. Sie haben die Entscheidung getroffen, ohne dass wir Beweise vorlegen konnten. Als wir ankamen, haben sie gerade zusammengepackt."

Nach Aussage des Piloten bekam die Alpine-Delegation gerade einmal fünf Minuten, um sich zu verteidigen und Daten vorzulegen: „Aber sie konnten dann nichts mehr machen. Sie hatten die Strafe ja schon ausgesprochen. Das war sehr schlecht. So etwas sollte in der Formel 1 nicht passieren, wo Profis arbeiten und ein gewisser Standard herrscht."

Dann gab es von Alonso noch eine Breitseite in Richtung Rennleiter Niels Wittich: „Man muss etwas Ahnung vom Motorsport haben, bevor man Rennleiter wird. Ich glaube nicht, dass die Kompetenz vorhanden ist." In Barcelona war erstmals Eduardo Freitas im Einsatz, der sich den Rennleiter-Job diese Saison mit Wittich teilt. „Freitas hat deutlich mehr Erfahrung aus der WEC und anderen Serien auf hohem Level", so Alonso. ■



XPB

Fernando Alonso schimpfte beim Heimspiel über die Rennleitung

Formel 1

Keine Red-Bull-Kopie

Die B-Version des Aston Martin AMR22 sieht zwischen den Rädern aus wie ein Red Bull. Eine Untersuchung der FIA ergab, dass Aston Martin mit der Entwicklung schon im November 2021 begann.

Von: **Michael Schmidt**

Es war eine Punktlandung. Zum ersten Training in Barcelona standen zwei neue Aston Martin fahrbereit in der Garage. Die B-Version des AMR22 sieht zwischen den Achsen aus wie ein grüner Red Bull. Eine Kopie konnte es nicht sein: Der RB18 in seiner aktuellen Form wurde erstmals Mitte März gezeigt. In zwei Monaten baut man kein halbneues Auto. Trotzdem meldete sich die FIA wegen der vielen Ähnlichkeiten zu einem Fabrikbesuch an. Nach zwei Tagen Sichtung aller CAD-Dateien und Windkanalmodelle gaben die FIA-Prüfer grünes Licht: Dieser AMR22B entstand ohne fremde Hilfe.

Technikchef Andy Green erklärte, dass man von Anfang an zwei Konzepte entwickelt hatte, der A-Version aber den Vorzug gab, weil sie mehr Potenzial versprach. Doch im November 2021 geriet der Fortschritt ins Stocken. „Je mehr Abtrieb wir draufpackten, umso langsamer wurde das Auto. Weil wir die Fahrzeughöhe anheben mussten. Dafür war das Auto nicht gebaut." Green gab deshalb die Entwicklung der B-Version frei. Sie war ursprünglich für den GP England vorgesehen, wurde aber nach dem schlechten Saisonstart auf Barcelona vorgezogen. Dass Aston Martin im letzten Jahr sieben Red-Bull-Ingenieure an Bord nahm, darunter Aero-Chef Dan Fallows, bedeutet laut Green nichts: „Die meisten kamen wegen ihrer Arbeitssperre erst an Bord, als die B-Version schon fertig war." ■



MSA

Die Aston Martin B-Version weist viele Ähnlichkeiten mit dem Red Bull auf

NACHRICHTEN

NUR 22 RENNEN
Der GP Russland wird nicht ersetzt. In Katar wäre es im September zu heiß gewesen, Singapur kann die Stadt nicht für zwei Veranstaltungen absperren. Weil die Absage mehr als drei Monate vor dem Termin öffentlich wurde, bekommen die Teams für ihren Kostendeckel keine Zulage angerechnet. Der beträgt 1,2 Millionen Dollar für jedes zusätzliche Rennen. Das Budgetlimit beträgt damit 141,2 Millionen Dollar.

SAINZ WARNT
Carlos Sainz nimmt die aktuelle Fahrzeuggeneration in die Kritik: „Die Autos sind so hart gefedert, dass wir alle Rückenprobleme bekommen werden. Wir sollten mit der FIA reden, wie wir das Problem lösen können, sonst bezahlen wir irgendwann mit unserer Gesundheit." Abhilfe ist schwierig. Groundeffect-Autos müssen mit wenig Federweg gefahren werden. Das trieb Alan Jones schon 1981 in den Rücktritt.

COMEBACK VON HONDA?
Bei Honda kommt man immer mehr zu dem Schluss, dass der Ausstieg aus der Formel 1 überstürzt erfolgte. Die Japaner zeigen bei der Betreuung des Red-Bull-Motors neuen Elan. Der WM-Titel hat Honda die Augen geöffnet, welchen Werbewert die Formel-1-Bühne bietet. Der mögliche Einstieg von Audi und Porsche wird die Aufmerksamkeit weiter steigern. Doch mit wem soll Honda antreten? Theoretisch wäre es möglich, dass Red Bull 2026 mit Porsche und Alpha Tauri mit Honda-Power fährt.

KALENDERPLÄNE 2023
F1-Boss Stefano Domenicali kündigte in Barcelona an, dass man im F1-Kalender 2023 mehr Rennen regional zusammenspannen will. Einzeln stehende Übersee-GPs sollen vermieden werden, um den ökologischen Fußabdruck zu verkleinern.



Scott Dixon trennt nur noch eine Pole vom geteilten Rekord

MOTORSPORT IMAGES

Adrenalinrausch

Der Neuseeländer Scott Dixon steht zum fünften Mal in seiner Karriere auf der Pole-Position für das Indy 500. Mit einem Vier-Runden-Schnitt von 234,046 mph (376,66 km/h) ist der Chip-Ganassi-Fahrer der schnellste Pole-Sitter in der Geschichte des Klassikers.

Von: **Philipp Körner**

Selbst der sonst so coole Scott Dixon konnte nicht anders, als sich den Emotionen eines dramatischen Qualifikations-Sonntags hinzugeben. Nach dem schnellsten Pole-Run der Indy-500-Historie jubelte der sichtlich erschöpfte „Iceman“: „Es ist ein unglaublicher Ort! Wie schnell sich hier Höhe- und Tiefpunkte abwechseln können, ist einfach verrückt! Heute waren wir dank Honda wieder am Drücker. Jetzt wollen wir nächsten Sonntag auch den Sieg!“

Für ihn und sein Team Chip Ganassi Racing war schon der Samstag nahezu perfekt verlaufen. Die Speerspitze von Honda schaffte mit allen fünf Autos den Sprung in den Sonntag, der in diesem Jahr aus einem Top-12- und einem abschließenden Top-6-Qualifying bestand. Die IndyCar-Organisatoren hatten das System mangels „Bumping“ – also dem Ausscheidungsfahren bei mehr als 33 Nennungen – umgebaut, um trotzdem ein spannendes Produkt an der Strecke und für das Fernsehen zu liefern. Der Plan ging auf.

So sah bereits der Kampf um den Einzug in den Sonntag einige verzweifelte und riskante Manöver. Unter anderem sprang Takuma Sato (Dale Coyne Racing) trotz eines spektakulären Mauer-Streifschusses gerade so auf den zwölften Platz und konnte diesen dann dank einer Unwetterfront bis in den Sonntag retten.

Der Pole-Tag stand daraufhin im Zeichen des Duells zwischen den fünf Autos von Chip Ganassi Racing und den zwei Quali-Spezialisten von Ed Carpenter Racing – Rinus VeeKay und Teamchef/Fahrer Ed Carpenter.

Rookie Grosjean überzeugt

Bis auf den Ganassi-Neuling Jimmie Johnson, der es bei seinem Quali-Debüt etwas übertrieb und nach einem Schnitzer von Platz 12 startet, rückten schließlich beide Teams geschlossen in den Final-Abschnitt vor. Die anderen Top-Truppen konnten den hohen Speed hingegen nicht mitgehen.

Der Indy-500-Rookie Romain Grosjean beendete sein erstes Quali-Wochenende als bester Andretti-Vertreter auf einem starken neunten Rang. Die McLaren-SP-Fahrer Patricio O’Ward und Felix Rosenqvist belegen die Ränge 7 und 8. Der Vortagesheld Sato landete auf Rang 10, Penske-Pilot Will Power auf Platz 11.

Motorhersteller drehen auf

Passend zum dramaturgischen Höhepunkt zweier ereignisreicher Tage gingen die verbliebenen sechs Einsatzmannschaften dann volles Risiko: Sowohl bei der Aerodynamik als auch bei der Motorleistung wurde das Limit komplett ausgereizt. Vor allem die über den Winter noch mal feingetunten Motoren versprachen zusätzliche Zeitgewinne.

Schlussendlich war es der Sieger des Indy 500 im Jahr 2008, Scott Dixon, der den magischen 234-mph-Schnitt knacken konnte. Sein erster Rundenspeed betrug atemberaubende 234,437 mph, also 377,29 km/h. Da der absolute Schnitt-Rekord von Arie Luyendyk (1996: 236,986 mph) nicht in einer Pole-Sitzung aufgestellt wurde, ist Dixon somit der schnellste Pole-Sitter des Indy 500. Sein Kollege Álex Palou und Rinus VeeKay komplettieren die erste Reihe. Hinter ihnen starten Ed Carpenter sowie das Ganassi-Duo Marcus Ericsson und Tony Kanaan. Im Hinblick auf das Saisonhighlight am 29. Mai kündigte Scott Dixon an: „Eine Pole ist fantastisch, keine Frage, aber ich will endlich wieder das Gefühl eines Sieges hier haben.“ ■

INDYCAR, STARTERFELD INDY 500

Pos.	Fahrer	Team/Motor, Speed	Nr.
1	Scott Dixon, NZ	Chip Ganassi/Honda, 234,046 mph	9
2	Álex Palou, E	Chip Ganassi/Honda, 233,499	10
3	Rinus VeeKay, NL	Ed Carpenter/Chevrolet, 233,385	21
4	Ed Carpenter, USA	Ed Carpenter/Chevrolet, 233,080	33
5	Marcus Ericsson, S	Chip Ganassi/Honda, 232,764	8
6	Tony Kanaan, BR	Chip Ganassi/Honda, 232,372	1
7	Patricio O’Ward, MEX	McLaren SP/Chevrolet, 232,705	5
8	Felix Rosenqvist, S	McLaren SP/Chevrolet, 232,182	7
9	Romain Grosjean, F	Andretti Autosport/Honda, 231,999	28
10	Takuma Sato, J	Dale Coyne/Honda, 231,670	51
11	Will Power, AUS	Team Penske/Chevrolet, 231,534	12
12	Jimmie Johnson, USA	Chip Ganassi/Honda, 231,264	48
13	David Malukas, USA	Dale Coyne/Honda, 231,607	18
14	Josef Newgarden, USA	Team Penske/Chevrolet, 231,580	2
15	Santino Ferrucci, USA	Dreyer & Reinbold/Chevrolet, 231,508	23
16	Simon Pagenaud, F	Meyer Shank/Honda, 231,275	60
17	J. R. Hildebrand, USA	A. J. Foyt/Chevrolet, 231,112	11
18	Conor Daly, USA	Ed Carpenter/Chevrolet, 230,999	20
19	Callum Ilott, GB	Juncos Hollinger/Chevrolet, 230,961	77
20	Alexander Rossi, USA	Andretti Autosport/Honda, 230,812	27
21	Graham Rahal, USA	RLL/Honda, 230,766	15
22	Sage Karam, USA	Dreyer & Reinbold/Chevrolet, 230,464	24
23	Marco Andretti, USA	Andretti Autosport/Honda, 230,345	98
24	Devlin DeFrancesco, CDN	Andretti Autosport/Honda, 230,326	29
25	Colton Herta, USA	Andretti Autosport/Honda, 230,235	26
26	Scott McLaughlin, NZ	Team Penske/Chevrolet, 230,154	3
27	Hélio Castroneves, BR	Meyer Shank/Honda, 229,630	06
28	Kyle Kirkwood, USA	A. J. Foyt/Chevrolet, 229,406	14
29	Dalton Kellett, CDN	A. J. Foyt/Chevrolet, 228,916	4
30	Juan Pablo Montoya, CO	McLaren SP/Chevrolet, 228,622	6
31	Christian Lundgaard, DK	RLL/Honda, 227,053	30
32	Jack Harvey, GB	RLL/Honda, 226,851	45
33	Stefan Wilson, GB	DragonSpeed/Chevrolet, 0,000	25

Wer tanzt bei der Eifel



Wie gut ist Mercedes wirklich? Diese Frage beschäftigt viele in der Szene vor dem Rennen

BR FOTO

Die 50. Ausgabe des 24h-Rennens sollten Sie nicht verpassen. Die Fans machen es ohne Corona-Einschränkungen wieder zu dem, was es ist: ein irres Spektakel. 138 Starter sind beim Jubiläum dabei.

Von: **Bianca Leppert**

Zu Duschen umfunktionierte Telefonzellen, rauchende Grills und Gartenzäune aus Kronkorken. Wenn die Fans auf den Bedarfscampingplätzen ihre Zelte aufschlagen, hat das 24h-Rennen Nürburgring endlich wieder die Atmosphäre zurück, die es verdient. Just in time: Der Ring-Klassiker feiert 50. Geburtstag. Die Frage ist: Wer wird sich in die Siegerliste eintragen?

Eines ist so sicher wie das Amen in der Kirche: Es wird ein GT3-Renner sein. Mit 33 Autos stellt die Top-Klasse fast ein Viertel des Teilnehmerfelds. Zum engeren Favoritenkreis zählen Porsche, BMW, Audi, Mercedes und neuerdings Aston Martin, die mit TF Sport ein werksunterstütztes Team in die Eifel schicken. Exoten wie Ferrari oder Lamborghini sollte man ebenfalls nicht unterschätzen.

Schaut man sich nur die Ergebnisse aus den Vorläufen der NLS und dem Quali-Rennen an, müsste BMW als klarer Favorit ins Rennen gehen. Schließlich sahnte man ordentlich ab. Und mit zwei BMW M4 GT3 von Rowe Racing, dem BMW Junior Team, einem Auto von Schubert und dem konkurrenzfähigen Yokohama-bereiften Walkenhorst-Auto ist man auch perfekt aufgestellt.

> „Wir haben sehr wenig bis gar keine Erfahrung im Regen und bei Nacht. Die letzten beiden Jahre wurde ja aufgrund der Pausen nachts kaum gefahren.“
>
> Max Hesse, BMW Junior Team

BMW-Junioren überraschen

Die Sensation der Saison waren definitiv die Junioren, die keine mehr sind. Sie halten easy mit den alten Hasen mit. „Wir haben aber sehr wenig bis keine Erfahrung im Regen und bei Nacht. Denn die letzten beiden Jahre wurde nachts ja kaum gefahren“, sagt Max Hesse.

Hat BMW den Pokal schon in der Tasche? Mitnichten. Erstens bereitet die Zuverlässigkeit des neuen GT3-Modells noch Sorgenfalten. Zudem haben die Ergebnisse der Vorläufe selten große Relevanz für den 24h-Klassiker

-Party am besten?



BR FOTO

Junioren, die schon alte Hasen sind: Das BMW-Junior-Trio überraschte viele



STEFAN BALDAUF

Kopf-an-Kopf-Rennen? Mit Aston Martin kommt eine neue Marke dazu

selbst. Während einige im Fahrerlager unkten, der BMW sei ja schon ganz schön flott, musste man andersherum die Frage stellen, wer denn sonst Gas gegeben hat. Zumal die gesamte BOP durcheinandergewirbelt wurde, weil Michelin zu den Qualirennen allen Herstellern neue Sturz- und Luftdruckwerte verordnet hatte. Ein willkommener Anlass für alle BOP-Schausteller, diese als Vorwand für langsame Rundenzeiten zu nutzen – um dann beim großen Aufgalopp doch die Lutzi abgehen zu lassen?

Die Probleme hatten zunächst bei Audi und Porsche ihren Ursprung, wo es Reifenschäden gab. Wobei sich das niemand erklären konnte, schließlich stellen die Franzosen dieselbe Spezifikation der Slick-Mischungen hot, medium und cold zur Verfügung.

Mercedes ließ bei den Qualirennen tiefer blicken. Zuvor schien man in den NLS-Rennen verloren. Zur Erinnerung: Am Quali-Wochenende hatte man dasselbe Gewicht wie 2021 und einen minimal größeren Restriktor. Und im vergangenen Jahr lobten viele die BOP – auch wenn nicht ewig gefahren wurde. Zumal ein neues GT3-Team wie Schnitzelalm Racing vorzeitig den Sprung ins Top-Quali geschafft hat.

Die BOP-Macher gestanden dem Sternenkrieger nun kurzfristig zu, auch den zweiten Restriktor mit 0,5 Millimeter mehr zu fahren.

Die heißen Eisen von AMG: GetSpeed und HRT mit jeweils zwei Autos und Landgraf, wobei man hier etwas schwächer besetzt ist. Bei GetSpeed und HRT sind nur drei Kutscher pro Auto vorgesehen. Manuel Metzger, der sich beim Qualirennen einen Brustwirbelbruch zugezogen hatte, wird von Philip Ellis ersetzt. Dessen Platz auf dem zweiten HRT-Auto übernahm in letzter Sekunde Marvin Dienst.

Audi reduziert Aufgebot

Bei Audi ergibt sich ebenfalls kein klares Bild. Neu ist, dass man mit Phoenix und Car Collection nur noch zwei Werksautos unterstützt. Auf den Land-Audi müssen die Fans verzichten. Daneben schlug man sich – wie erwähnt – mit Reifenproblemen herum. Während die Erfolge auf der Nordschleife mit dem Update Evo II auf sich warten lassen, ist man international flott unterwegs. „Wir holen auf der Nordschleife die Zeit in den langsamen Kurven“, sagt Audi-Pilot Patric Niederhauser. „Ausgangs der Kurven fehlt Drehmoment. Im 2., 3. und 4. Gang ist es im Verkehr schwierig.“ Vor dem 24h-Rennen darf man nun noch zehn Kilogramm ausladen.

Und was kann Porsche? Das ist auch fraglich. Vor allem, weil die Speerspitze und zugleich der Vorjahressieger von Manthey beim 24h-Qualirennen fehlte. Der Grund: Terminüberschneidung mit der WEC. Bei Toksport WRT, die mit einer vielversprechenden Profi-Besetzung neu im Porsche-Aufgebot sind, gab es Probleme mit der Lenkung. Bei Falken lief die Vorbereitungsphase aufgrund von Lieferschwierigkeiten und mehreren Unfällen unplanmäßig. Die beiden Dinamic-Elfer spielen mit den Pirelli-Reifen nur eine Nebenrolle. Und KCMG hat es im Gegensatz zum Huber-Porsche nicht ins Top-Quali geschafft, sondern kämpft um einen der vier begehrten Plätze.

> „Wir holen auf der Nordschleife die Zeit in den langsamen Kurven. Ausgangs der Kurven fehlt Drehmoment und im Verkehr ist es auch schwierig.“
>
> Patric Niederhauser, Audi

Macht am Ende Aston Martin das Rennen? Der Nachteil: Man hat nur ein Auto. Der Vorteil: Mit TF Sport sowie Nicki Thiim, Maxime Martin, Marco Sørensen und David Pittard sind Könner am Werk. Die waren bei den Quali-Rennen bei der WEC, weshalb nur NLS 3 als echte Vorbereitung diente. Wobei Aston Martin BOP-Spiele wie in Le Mans beherrscht. Die Briten bekamen nach dem Quali-Wochenende nun auch mehr Boost. ■

INFO 24H-RENNEN NÜRBURGRING

Wichtige Termine:

Mittwoch, 25. Mai:	16:00–18:30 Uhr Adenauer Racing Day, Adenau
Freitag, 27. Mai:	09:20–12:20 Uhr ADAC 24h-Classic Rennen
	17:00–17:30 Uhr Tourenwagen Legenden – Rennen 1
	17:50–20:00 Uhr 24h-Rennen Top-Qualifying
Samstag, 28. Mai:	08:50–09:15 Uhr Tourenwagen Legenden – Rennen 2
	10:00–10:35 Uhr FIA WTCR – Rennen 1
	12:35–13:10 Uhr FIA WTCR – Rennen 2
	14:00–14:30 Uhr BMW M Race of Legends
	16:00 Uhr 24h-Rennen Start

Ticketpreise:

Erwachsener	Event-Ticket Do–So/74 Euro
Erwachsener	Wochenend-Ticket Fr–So/67 Euro
Erwachsener	Tages-Tickets/ab 34 Euro

TV/Livestream:

RTL Nitro überträgt am Freitag, 27.05., 18:00 Uhr das Top-Qualifying live, ab Samstag, 28.05., 13:40 Uhr das Rennen. Daneben gibt es den 24h-Livestream auf **www.24h-rennen.de/live** sowie über **YouTube.com/24hNBR.**

Schubertastisch



Zwei Siege in zwei Rennen: Ben Green und Niklas Krütten holten im Schubert-BMW alles raus

Schubert Motorsport holte in beiden Rennen beim ADAC GT Masters in Spielberg den Sieg. Allerdings nicht mit dem Pro-Auto, sondern mit den Junioren Ben Green und Niklas Krütten. Mercedes und Porsche überraschten positiv, denn der Red Bull Ring gehört eigentlich nicht zu ihren Lieblings-Revieren.

Von: **Bianca Leppert**

Scheinbar gefällt es Schubert Motorsport in den Alpen besser als zu Hause in Oschersleben. Beim Saisonauftakt auf der Heimstrecke war man zwar gut dabei, aber es ist kein Geheimnis, dass der BMW sich traditionell auf dem Red Bull Ring besonders wohlfühlt – es war der vierte Sieg der Bayern in vier Jahren. Und was für den M6 GT3 galt, trifft offenbar auch auf den Nachfolger M4 zu, der viele gemeinsame Gene hat. Hätte man vorher Wetten abgeschlossen, hätten die meisten sicherlich auf das Schubert-Pro-Duo Jesse Krohn/Nicky Catsburg getippt. Die Teamkollegen Ben Green und Niklas Krütten stahlen den beiden definitiv die Show. Die Youngster heimsten sowohl am Samstag als auch am Sonntag den Rennsieg ein. Die Kirsche auf der Torte: Schubert jubelte zugleich bei der DTM am Lausitzring mit Sheldon van der Linde in beiden Rennen über den ersten Platz. Beim Bowling würde man sagen: Full Strike.

Marciello verblüfft

Im Zeittraining am Samstagmorgen zauberte einmal mehr Raffaele Marciello im Landgraf-Mercedes. Der Schweizer sicherte sich mit 0,013 Sekunden Vorsprung vor dem Joos-Porsche von Ayhancan Güven die Pole-Position. Da staunte man im Fahrerlager nicht schlecht, denn Mercedes und Porsche hatte in Spielberg bisher keiner auf dem Zettel.

Was definitiv geholfen haben dürfte: Der 911 GT3 R rollte dank neuer BOP-Einstufung 35 Kilogramm leichter auf dem Red Bull Ring durch die Gegend als noch im Vorjahr. Insgesamt war die Leistungsdichte einmal mehr beeindruckend. Die ersten elf Plätze lagen innerhalb von weniger als einer halben Sekunde. Insofern hatte sich Schubert-Pilot Green mit Startplatz 3 eine gute Ausgangsposition verschafft.

> „Als die Tür aufging, war das ein Schockmoment. Ich wurde panisch und dachte, wir müssen an die Box kommen. In einer Rechtskurve ist sie zugeknallt."
>
> Niklas Krütten, Schubert

Die Führung am Start ließ sich ein ausgefuchster Profi wie Marciello nicht nehmen. Dafür gaben sich Güven und Green dahinter Saures. Der Porsche-Pilot drängte den Rookie so weit in die Wiese, dass der mit allen vier Rädern neben der Strecke war. Für Güven hagelte es anschließend eine Verwarnung. Green regelte das Duell später selbst. Nach drei Runden schnappte er sich Güven und brachte sich auf Platz 2 in Lauerstellung, um Marciello in Runde 10 endgültig zu vernaschen. Nach der Boxenstopp-Phase gab es allerdings Grund zu zittern. Partner Krütten musste mehrmals die Fahrertür zuschlagen, die sich ständig während der Fahrt öffnete. Kein leichtes Unterfangen, wenn man beide Hände am Lenkrad haben sollte.

„Das war schon ein Schockmoment", sagte Krütten später. „Ich wurde leicht panisch. Ich dachte, wir müssen noch mal an die Box kommen. Irgendwann bin ich eine Rechtskurve gefahren, sie ist zugeknallt und zu geblieben."

Neben der Tür ärgerte ihn zusätzlich Christian Engelhart, der den Joos-Porsche von Güven übernommen hatte. Ein früher Stopp brachte den Elfer vor den Landgraf-Mercedes und damit hinter den Schubert-BMW. Der Champion von 2020 machte daraufhin Druck auf Krütten und verkürzte den Vorsprung kontinuierlich.

Am Ende rettete Krütten den 12. Sieg für Schubert Motorsport im ADAC GT Masters mit 0,550 Sekunden Puffer auf Engelhart über die Ziellinie. „Die Reifen haben nachgelassen, und ich habe gesehen, wie Christian näher kam", sagte der 19-Jährige.



ADAC GT MASTERS

Hoch und Tief: Pole für den Mamba-Mercedes in Rennen 1, Flop in Rennen 2



ADAC GT MASTERS

Gaststarter JP Racing brachte den McLaren mit Lind/Klien nach Spielberg

„Es ist unfassbar, dass wir bei unserem ersten Podiumserfolg den ersten Sieg geholt haben."

Auto-Tausch bei Schubert

Interessante Randnotiz: Die Junioren, die sich in Oschersleben schwergetan hatten, tauschten mit den Teamkollegen Krohn/Catsburg das Auto für Spielberg. In dem scheint tatsächlich irgendwo der Wurm drin zu sein, denn nun fehlte es bei den Profis an Performance – trotz neuem Motor und Getriebe. Für das 24h-Rennen am Nürburgring bereitet man deshalb das Junior-Auto aus Spielberg vor.

Außerhalb der Top Ten wurde zwischen den Audi-Piloten Christopher Mies, Markus Winkelhock und Lambo-Pilot Mick Wishofer heftig gerangelt. Für Winki endete das mit einem Ausfall, für Wishofer mit einer 30-Sekunden-Ersatzstrafe wegen Verursachens einer Kollision.

Den Gaststartern JP Racing, die mit dem McLaren immer in den Top Ten präsent waren, wurde ein Reglementspassus beim Boxenstopp zum Verhängnis. Ex-Formel-1-Pilot Christian Klien befand sich bereits in der Working Lane, bevor der McLaren angehalten hatte. Nach dem Rennen am Samstag ging die Tabellenführung zunächst an das Landgraf-Duo Marciello und Aberdein. Am Sonntag erlebte Star-Kutscher Marciello aber einen seiner wohl frustrierendsten Arbeitstage. Sein Teamkollege hatte es im Zeittraining nur auf den 19. Rang geschafft. Später im Rennen tobte Marciello mit der Faust aufs Lenkrad schlagend, weil er sich an Tim Zimmermann im Land-Audi die Zähne ausbiss und nicht über Platz 14 hinauskam.

Für die Schubert-Junioren, die nun mit drei Punkten Vorsprung vor Land-Pilot Jusuf Owega die Meisterschaft anführen, lief mit einem weiteren Sieg hingegen alles nach Plan. Krütten stellte den M4 auf Pole vor Catsburg und Engelhart. Achtung: 18 Fahrer waren im Zeittraining innerhalb von nur 0,5 Sekunden, Platz 1 und den letzten Platz trennten nur 0,9 Sekunden!

> „Für dieses Wochenende kann man keine Superlative finden. Klar, die Strecke liegt uns. Heute Abend muss mich jemand kneifen."
>
> Torsten Schubert, Schubert

Im Rennen spulte der Junior-BMW dank des überragenden Top-Speeds auf der Geraden trotz 20 Kilo Erfolgsballast eine souveräne Vorstellung vor 25 000 Zuschauern mit einem Start-Ziel-Sieg ab. Dahinter sorgte in der Anfangsphase vor allem Dries Vanthoor, der Ricardo Feller wegen der DTM-Überschneidung bei Land ersetzte, für Unterhaltung. Er flog um den Kurs und nahm zügig Engelhart im Joos-Porsche den dritten Rang ab. Der folgende Kampf mit Catsburg um den zweiten Platz wurde schließlich abgewürgt, weil Vanthoor die Box ansteuerte.

Hektik bei Land

Hier nahm das Unheil seinen Lauf. Zuerst klemmte nach dem Einsteigen von Jusuf Owega das Sicherheitsnetz, und Vanthoor war beim Losfahren des Autos nicht wie vorgeschrieben hinter der Linie in der Box. Die Penalty-Lap-Strafe saß Owega aber erst mit Verzögerung ab.

„Die Strafe war berechtigt", sagte Teamchef Christian Land. „Aber der Funk hat nicht funktioniert, weil im Stress der Stecker nicht eingesteckt wurde." Die Strafe kostete einen Podiumsplatz, und Owega fiel bis auf die fünfte Position zurück. Davon profitierten die beiden Porsche von Güven und Sturm, die aufrückten. „Vanthoor war schneller als wir", analysierte Catsburg. „Auch die Porsche waren am Ende stark. Für uns waren die Qualis der Schlüssel, im Rennen waren wir nicht die Schnellsten."

Bei Schubert konnte man sein Glück nach dem Doppel-Triumph trotzdem kaum fassen. „Der Tag hätte für uns nicht besser laufen können. „Ich musste nur einen guten Start erwischen, was geklappt hat. Nicky war nah dran, was mir ein bisschen Angst gemacht hat, aber ich wusste ja, dass er keine dummen Sachen macht", sagte Krütten.

Teamchef Torsten Schubert, der gemeinsam mit André Schubert in Spielberg die Stellung hielt, meinte: „Für dieses Wochenende kann man keine Superlative finden. Klar, die Strecke liegt uns. Heute Abend muss mich jemand kneifen." ■ ▷

NACHRICHTEN

ALLIED DISQUALIFIZIERT

Die Neueinsteiger Allied-Racing beeindruckten in Oschersleben vor allem im ersten Rennen mit einem tollen Einstand. Nun wurde man nachträglich disqualifiziert. Bei der Spritprobe stellte sich heraus, dass man nicht den neu vorgeschriebenen E10-Sprit im Tank hatte. Das Team hat indes Berufung angekündigt, bis zur Verhandlung bleiben die Ergebnisse und der Tabellenstand unter Vorbehalt. Die Erklärung von Allied-Teamchef Jan Kasperlik: Man hatte angeblich zwei Sprit-Fässer, eines davon mit herkömmlichem Tankstellen-Sprit, den man am Donnerstag beim Test verwendet hat. Möglicherweise habe man diese verwechselt, wolle aber die B-Probe abwarten.

HERBERTH RAUS

Die Wege von ID Racing und Herberth Motorsport haben sich nach dem Saisonauftakt in Oschersleben getrennt. Teamchefin Iris Dorr gründete ihr Team erst im November vergangenen Jahres und wollte die Synergien mit den Renauer-Zwillingen nutzen. Der Porsche 911 GT3 R gehört Dorr, Herberth Motorsport half bei der Vorbereitung und Betreuung des Autos und stellte mit Klaus Bachler und Robert Renauer das Fahrerduo. In Spielberg saßen nach internen Unstimmigkeiten nun die beiden Ex-Porsche-Supercup-Profis Leon Köhler und Jaxon Evans hinterm Steuer.

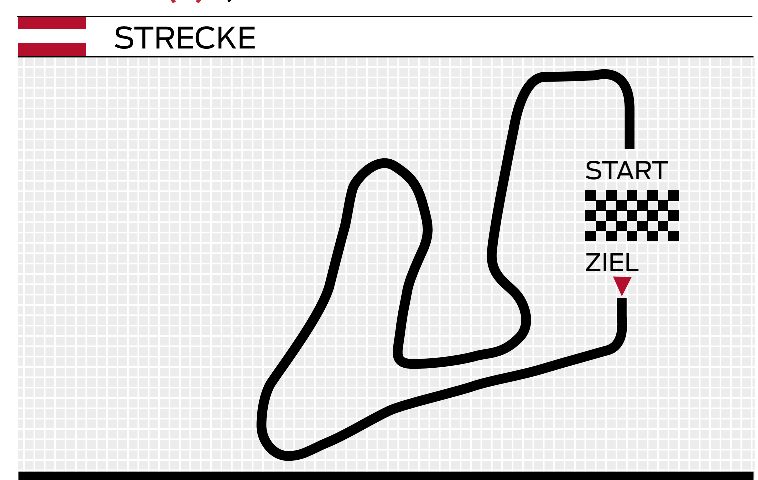
RATEL IN GT2 AM START

SRO-Boss Stéphane Ratel weilte nicht nur zum Plaudern mit ADAC-Motorsportchef Thomas Voss am Red Bull RIng, sondern griff auch selbst ins Lenkrad. Seine GT2 European Series gehörte zum Rahmenprogramm. Dabei teilte er sich mit Bernd Schneider die Fahrzeit im Mercedes-AMG GT Track Series. Der 734 PS starke Renner ist auf nur 55 Stück limitiert und feierte den ersten Einsatz unter Wettbewerbsbedingungen.

ADAC GT MASTERS 2022 RESULTATE

SPIELBERG (A) 4,318 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Raffaele Marciello	1.28,378 min
2.	Ayhancan Güven	+ 0,013 s
3.	Ben Green	+ 0,099 s
4.	Jesse Krohn	+ 0,184 s
5.	Franck Perera	+ 0,225 s
6.	Albert Costa Balboa	+ 0,293 s
7.	Luca Engstler	+ 0,382 s
8.	Dennis Lind	+ 0,429 s
9.	Joel Sturm	+ 0,462 s
10.	Maximilian Paul	+ 0,463 s
11.	Jan Marschalkowski	+ 0,467 s
12.	Jusuf Owega	+ 0,512 s
13.	Tim Zimmermann	+ 0,525 s
14.	Kim-Luis Schramm	+ 0,531 s
15.	Konsta Lappalainen	+ 0,538 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Niclas Krütten	1.28,346 min
2.	Nicky Catsburg	+ 0,008 s
3.	Christian Engelhart	+ 0,034 s
4.	Dries Vanthoor	+ 0093 s
5.	Sven Müller	+ 0,117 s
6.	Dennis Marschall	+ 0,164 s
7.	Jack Aitken	+ 0,167 s
8.	Arthur Rougier	+ 0,195 s
9.	Daniel Juncadella	+ 0,198 s
10.	Patric Niederhauser	+ 0,221 s
11.	Christian Klien	+ 0,267 s
12.	Marco Mapelli	+ 0,320 s
13.	Markus Winkelhock	+ 0,329 s
14.	Christopher Mies	+ 0,331 s
15.	Mick Wishofer	+ 0,334 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Spielberg (A): 21.05.2022; 3. von 14 Läufen;
41 Runden à 4,318 km = 177,038 km
23 Teams gestartet, 22 gewertet; Wetter: 22 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#48 Raffaele Marciello (CH), Mercedes-AMG GT3, 1.28,378 min = 175,8 km/h
Schnellste Runde:
#10 Ben Green (GB), BMW M4 GT GT3, 1.28,958 min = 174,7 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	B. Green/N. Krütten	BMW/Schubert	1:02.40,683 h	25+1
2.	A. Güven/C. Engelhart	Porsche/Joos	+ 0,550 s	20+2
3.	R. Marciello/J. Aberdein	Mercedes/Landgraf	+ 9,450 s	16+3
4.	Sturm/Müller	Porsche/Allied-Racing	+ 13,514 s	13
5.	J. Krohn/N. Catsburg	BMW/Schubert	+ 14,978 s	11
6.	A. Costa/J. Aitken	Lamborghini/Emil Frey	+ 15,804 s	10
7.	J. Owega/D. Vanthoor	Audi/Land Motorsport	+ 22,285 s	9
8.	M. Paul/M. Mapelli	Lamborghini/T3	+ 22,516 s	8
9.	L. Engstler/P. Niederhauser	Audi/Rutronik Racing	+ 29,544 s	7
10.	K. Schramm/D. Marschall	Audi/Rutronik Racing	+ 29,894 s	6

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1) *Gaststarter ** + 30 Sek.

ERGEBNIS RENNEN 2

Spielberg (A): 22.05.2022; 4. von 14 Läufen;
41 Runden à 4,318 km = 177,038 km
21 Teams gestartet, 20 gewertet; Wetter: 21 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#10 NIklas Krütten (D), BMW M4 GT3, 1.28,346 min = 175,9 km/h
Schnellste Runde:
#29 Dries Vanthoor (B), Audi R8 LMS evo II GT3, 1.29,282 min = 174,1 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	B. Green/N. Krütten	BMW/Schubert	1:02.41,074 h	25+3
2.	N. Catsburg/J. Krohn	BMW/Schubert	+ 4,712 s	20+2
3.	A. Güven/C. Engelhart	Porsche/Joos	+ 5,410 s	16+1
4.	Sturm/Müller	Porsche/Allied-Racing	+ 6,479 s	13
5.	D. Vanthoor/J. Owega	Audi/Land Motorsport	+ 12,202 s	11
6.	D. Marschall/K. Schramm	Audi/Rutronik Racing	+ 13,127 s	9
7.	J. Marschalkowski/D. Juncadella	Mercedes/Drago ZVO	+ 13,624 s	8
8.	A. Costa/J. Aitken	Lamborghini/Emil Frey	+ 13,929 s	7
9.	D. Lind/C. Klien	McLaren/JP Motorsport	+ 17,167 s	6*
10.	L. Engstler/P. Niederhauser	Audi/Rutronik Racing	+ 18,089 s	5

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1) *Gaststarter

STAND FAHRER

1.	Krütten/Green	60 Punkte
2.	Owega	57
3.	Aberdein/Marciello	55
4.	Krohn/Catsburg	55
5.	Engelhart/Güven	50
6.	Engstler/Niederhauser	44
7.	Gounon/Schiller	40
8.	Feller	37
9.	Perera/Rougier	32
10.	Costa/Aitken	29
11.	Müller/Sturm	28
12.	Marschall/Schramm	27
13.	Vanthoor	20
14.	Juncadella/Marschal.	18
15.	Mies/Zimmermann	16

STAND TEAMS

1.	Schubert Motorsport	73 Punkte
2.	Montaplast by Land	58
3.	Joos Sportwagen	54
4.	Mann-Filter Landgraf	54
5.	Emil Frey Racing	51
6.	Rutronik Racing	48
7.	Drago Racing ZVO	46
8.	Allied-Racing	35
9.	T3 Motorsport	27
10.	Merc.-AMG Team ZVO	26
11.	ID Racing	24
12.	Car Collection	24
13.	Eastalent Racing	21
14.	Madpanda Motorsport	13

STAND JUNIOREN

1.	Green/Krütten	105 Punkte
2.	Owega	77
3.	Schiller	56
4.	Lappalainen/Wishofer	52,5
5.	Sturm	48
6.	Schramm	45
7.	Paul	38

KOMMENTAR

HULK DES MOTORSPORTS

Kennen Sie die muskelbepackte Comic-Figur Hulk? Daran hat mich Schubert Motorsport an diesem Wochenende erinnert. Seit Anfang März arbeitet quasi jeder Einzelne in der Mannschaft jeden Tag durch – Wochenende Fehlanzeige. Das mag in Motorsport-Kreisen nicht unüblich sein, doch das Team von der Magdeburger Börde dreht mit dem Einsatz in der DTM, dem ADAC GT Masters, der NLS und dem 24h-Rennen Nürburgring das ganz große Rad. Schon in Oschersleben stockte man die Stammbesetzung auf, um alle für den Doppeleinsatz an diesem Wochenende einzulernen. Ingenieur Marcel Schmidt weilte am Mittwoch und Donnerstag in Spielberg zum Test, ehe er an den Lausitzring düste und Torsten und André Schubert im GT Masters übernahmen. Via Telefon tauschte man sich aus. Das Ergebnis: Vier Siege innerhalb 25 Stunden. Das ist schon unter normalen Umständen irre, aber unter Dauerstress erst Recht. Der ist nicht vorbei. Über Nacht düsten alle nach Oschersleben, um am Montagmorgen um 7 Uhr das Auto für das 24h-Rennen umzubauen und am Abend zum Ring zu fahren. Chapeau an alle, die hier dabei sind! Ihr habt meinen größten Respekt.



Bianca Leppert
freie Redakteurin

Das Design des Peugeot 9X8 nutzte alle Freiräume im Reglement, um ein Aero-Konzept ohne Heckflügel umzusetzen

PEUGEOT

Ikone der neuen Ära

Letzte Woche präsentierte Peugeot sein neues Hypercar 9X8. Die Franzosen setzen ab Juli in Monza zwei Fahrzeuge in der Sportwagen-WM ein. Am originalen Konzept, ohne Heckflügel anzutreten, hat sich nichts geändert. Allerdings kocht im Hintergrund ein harter Streit um die Reifenbreiten hoch.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Es war keine Überraschung: Peugeot hat Wort gehalten und sein radikales Fahrzeugkonzept, das vor gut einem Jahr vorgestellt wurde, eins zu eins umgesetzt. Letzte Woche Freitag wurde der 9X8, dessen Grundhomologation kurz vor dem Abschluss steht, offiziell in Portimão vorgestellt. Wie bereits Mitte April berichtet, kommt das Hypercar von Peugeot ohne Verwendung eines Heckflügels aus. „Die Koeffizienten für Abtrieb und Luftwiderstand sind vom Reglement vorgeschrieben, und diese Eckdaten kann man auch ohne Heckflügel erreichen“, hält Peugeot-Sportchef Jean-Marc Finot fest.

Im Rahmen der Erprobung, die bisher 25 Testtage mit über 10 000 Kilometern umfasste, wurde das aerodynamische Konzept nur marginal angepasst: Dive Planes an der Vorderachse gehören ebenso dazu wie zwei Mini-Flügelchen am Ende der hinteren Radhäuser sowie geänderte Radhaus-Fences vorne und hinten.

Diese kleinen Retuschen ändern aber nichts am Grundprinzip des 9X8: Weil das Hypercar-Reglement von ACO und FIA im Bereich Unterboden und Motorverkleidung deutlich mehr Freiräume bietet als das alte LMP1-Reglement, kann Peugeot auf den Heckflügel verzichten. Damit hat der 9X8 designtechnisch ein Alleinstellungsmerkmal. Die Abtriebswerte liegen übrigens weit unter jenen aus der alten LMP1-Hybrid-Epoche – ein weiterer zentraler Grund, warum Peugeot auf den Heckflügel verzichten konnte.

Reifenbreite als Zankapfel

Der Peugeot 9X8 verfügt über einen 2,6-Liter-V6-Biturbomotor mit einer maximalen Leistung von 500 kW, unterstützt wird der Verbrenner von einem Hybridsystem, dass bis zu 200 kW leisten kann und seine elektrische Energie an der Vorderachse boostet, womit der 9X8 beim Boosten temporär zum Allradler wird. Die E-Maschine ist an der Vorderachse untergebracht, somit lastet viel Gewicht vorne, trotz ausgewogener Gesamtbalance. Das war ein Grund, warum die Hypercars laut Reglement mit gleich großen Vorder- und Hinterreifen (jeweils 310 mm breite Reifen) antreten sollten.

Mittlerweile hat sich über die Konvergenz mit der amerikanischen LMDh-Klasse der Fokus verschoben: Die Grenzgeschwindigkeit, ab denen die Hypercars ihre elektrische Energie an der Vorderachse boosten dürfen, wurde erhöht, dazu sollen alle Wagen der Topklasse, die ab 2023 homologiert werden, auch die asymmetrischen Reifengrößen der US-Wagen (290 mm vorne, 340 mm hinten) verwenden.

Womit wir uns der großen Debatte nähern, die im Hintergrund tobt: Peugeot hat wegen des Hybridsystems viel Gewicht vorne, dazu treiben die Vorderräder das Fahrzeug beim Boosten an, ergo basiert das Konzept zentral darauf, vorne möglichst breite Räder zu nutzen. Und das bedeutet, dass Peugeot auf keinen Fall auf schmalere Vorderreifen wechseln will, zumal der Aero-Trimm der Gewichtsverteilung folgt. Peugeot trimmt das Fahrzeug mit den Aero-Tools an der Front, also Flügel und Dive Planes. „Die höheren Grenzwerte für den Hybridboost haben dazu geführt, dass der Grip-bezogene Vorteil der Allradler reduziert wurde,“ so Jansonnie. „Das ist schon ein Problem, denn für uns macht so ein Prototyp nur mit Hybridantrieb Sinn, und bei Hybrid müssen wir vorne boosten. Die daraus resultierenden Vorteile wurden vom Reglement teilweise wieder zunichte gemacht – aber die Komplexität und die damit verbundenen Kosten bleiben dennoch voll erhalten.“



PEUGEOT

„Die Vorteile der Hybridisierung wurden vom Reglement teilweise wieder zunichte gemacht – das ist für uns schon ein Problem.“

Peugeot-Technikchef Jansonnie

Keine Konzeptänderung

Im Hintergrund hat Hypercar-Konkurrent Toyota offenbar versucht, Peugeot zu einem Upgrade für 2023 zu zwingen, inklusive Wechsel der Reifenspezifikation. „Unser Konzept basiert auf einer Gewichtsverteilung, aus der sich die Aerodynamik ableitet. Dieses Konzept können und wollen wir nicht ändern“, erklärte Technikchef Olivier Jansonnie in Portimão. Der Franzose geht davon aus, dass Peugeot deutlich niedrigere Werte für die Nutzung des Hybridboosts erhalten wird als zum Beispiel Konkurrent Toyota.

Kaum ist der neue Peugeot 9X8 fertig, gibt es also schon den ersten großen Zoff, diesmal unter den Hypercar-Herstellern. Den ersten Punktsieg verbucht trotzdem Peugeot für sich: Der 9X8 ohne Heckflügel gilt schon jetzt als die Technik-Ikone der neuen Fahrzeuggeneration. ■



Drei Siege in vier Läufen, 46 Punkte Vorsprung, Kalle Rovanperä kann sich auf dem Weg zum Titel schon jetzt nur noch selbst schlagen

Der Unmögliche

Kalle Rovanperä hätte die erste Schotter-Rallye des Jahres niemals gewinnen dürfen, Toyotas neuer Superheld tat es trotzdem. Die großen Stars Loeb und Ogier spielten bei ihrem zweiten Teilzeitgastspiel in dieser Saison keine Rolle.

Von: **Markus Stier**

Er braucht eine halbe Minute von der Lichtschranke bis zur Zeitkontrolle, wo die Fotografen auf ihn warten. Das Abklatschen mit Beifahrer Jonne Halttunen enthält noch keinerlei Freude, erst als er die Fotografen und die Gesichter der Jubelnden an der Zeitkontrolle sieht, wird Kalle Rovanperä wirklich klar, was er gerade getan hat, nämlich das Unmögliche. Erst nach dem Aussteigen bricht sich zaghaft das Lächeln Bahn wie die Sonne über einem zuvor ziemlich grauen Morgen in Fafe.

Das Grauen hatten manche schon vor dem Start vor Augen. In Portugal könnten ein halbes Dutzend Fahrer gewinnen, aber ganz sicher nicht er selbst, behauptete Hyundais Bester Thierry Neuville vor dem Start. Der WM-Dritte Craig Breen wies ebenfalls jede Erwartungshaltung auf einen Rang ganz oben ins Reich der Fantasie. „Als Dritter auf der Strecke? Keine Chance“, sagte der Ford-Teamleader.

Portugal war der erste Schotterlauf in der Ära der Hybrid-Autos, die mit 530 PS so stark sind wie die wüsten Gruppe-B-Boliden, aber dank moderner Turbotechnik, Elektronik und Elektropower trotz ihres höheren Gewichts noch viel mehr anschieben als die Monster der Achtziger. Nur trafen die hochgezüchtetsten Sportgeräte in der 50-jährigen WM-Historie auf einen sandigen Untergrund, der die geballte Kraft für die Ersten auf der Piste nahezu sinnlos erscheinen ließ. Und so meinte mancher, wenn sich irgendwer die Anreise nach Porto hätte sparen können, dann Tabellenführer Kalle Rovanperä.

Keine Erwartung, kein Druck

Eine Erwartungshaltung, die gegen null geht, hat immerhin den Vorteil, dass jeglicher Druck genommen ist, dementsprechend locker geht der Finne in das Wochenende. Am kritischen ersten Tag, an dem er auf losestem Geläuf die Show eröffnen muss, taucht er auf Prüfung 4 zum ersten Mal in den Top 3 der Zeitenliste auf, das legendäre Arganil taugt ihm, am Nachmittag fährt er hier seine erste Bestzeit. „Wir haben uns alle verschätzt“, gesteht Hyundais Interims-Teamchef Julien Moncet. Nur Neuville hat den Ansatz einer Erklärung für das Phänomen: „Ich habe das Gefühl, dass die Strecken eher noch sandiger werden“, rapportiert der Belgier und vermutet, dass die Nachfolgenden eben nicht von einer blank geputzen Piste profitieren. Neuville fährt als Zweiter auf der Strecke vier gute Zeiten hintereinander, ist am Nachmittag mit nur sieben Sekunden Rückstand Zweiter. Breen hält bis kurz nach Mittag Anschluss, bis ihn Bremsprobleme bremsen.

Um der Wahrheit die Ehre zu geben, wäre Rovanperäs vermeintliche Wundertat tatsäch-


ROESELER

lich schwer möglich gewesen, wenn die Strategie sämtlicher Werksteams aufgegangen wäre. Angesichts eines desaströsen Saisonstarts einiger Stammkräfte wie Ott Tänak oder Elfyn Evans hätten vor allem die Edeljoker Sébastien Ogier und Sébastien Loeb bei Ford das Geschehen bestimmen sollen. Aber der Weltmeister im Toyota fing sich am Freitagnachmittag zwei Reifenschäden hintereinander ein, hatte aber entgegen der sonst vorsichtigen Toyota-Strategie nur ein Ersatzrad an Bord. Damit war Ogier draußen. „Jetzt habe ich in Monte Carlo und hier durch Reifenschäden verloren. Ich glaube, Pirelli hat einiges an Arbeit zu erledigen“, sagt der Franzose für seine Verhältnisse diplomatisch. Tatsächlich haben die Italiener zum Schotter-Auftakt gerade erst neue Schottergummis mitgebracht. Ogiers Teamkollege Elfyn Evans mag sich trotz diverser Plattfüße bei mehreren Kollegen der Klage nicht anschließen. „Es wäre unfair, das auf Pirelli zu schieben“, sagt der Waliser angesichts der am Nachmittag überraschend steinigen Pisten. Gus Greensmith hat eigentlich genug von fünften Plätzen und träumt dank guter Startposition vor der Rallye noch vom Treppchen, mit einem Reifenplatzer ist der Traum noch am ersten Tag verpufft. Zwei weitere werden folgen. Arg erwischt es auch mal wieder Ott Tänak. Wie bei Ogier zwei Reifenschäden in Folge, nur dass der Este ausnahmsweise zwei Ersatzräder an Bord hat und sich zum Service retten kann. „Wenigstens sind wir hier“, sagt der Weltmeister von 2019, und schon ist wieder einer weniger im Weg für Rovanperä.

Mit einer Bestzeit in Arganil und der Führung bis zur ersten Mittagsrast nährt Loeb die Hoffnung der Ford- und M-Sport-Oberen nach der Wiederholung des Wunders von Monte Carlo, aber der neunmalige Champ rutscht auf den asphaltierten, aber schmutzigen ersten Metern der fünften Prüfung aus und klatscht in eine Betonmauer. „Davon gibt es in Portugal nicht so viele, aber ich muss mir gerade diese eine aussuchen“, unkt der Routinier, dessen rechtes Hinterrad nur noch an einem Querlenker im Radhaus baumelt.

So grandios der Kampf der beiden Sebs zum Saisonauftakt gewesen ist, so sang- und klanglos endet er in Portugal. Beide bringen das Kunststück fertig, an diesem Wochenende gleich zwei Mal auszufallen. Loeb bremst am zweiten Tag ein Turboschaden. „Ich habe nur noch 100 PS“, schätzt er. Um den Motor nicht zu schädigen, gibt er auf. Bei Ogier steigt am Samstagmorgen das Hybridsystem aus, was ihn so irritiert, das er die nächste Ansage von Co Benjamin Veillas überhört und rücklings in die Büsche segelt. Wieder flott, kokelt hinten eine Bremse. Ogier rollte gemächlich zurück zum Service und streckt abermals die Waffen. Selbst der Plan, am Sonntag noch Powerstage-Punkte für Toyota zu holen, geht mit einer siebtschnellsten Zeit nicht auf. Ogier will sein Glück Ende Juni in Kenia erneut versuchen und neckt Rivale Loeb, in Naivasha abermals zum großen Duell zu blasen.

Das Schicksal der beiden Sebs zeigt ein generelles Problem beim Einsatz von Teilzeitkräften. Angesichts der spät fertig kons-

!

> Die Rekordweltmeister Loeb und Ogier schafften beide bei ihrem zweiten Saisonduell das Kunststück, gleich zwei Mal auszufallen.

truierten Rally1-Autos haben schon die Stammfahrer nicht allzu viel Übung mit den neuen Chassis und dem Hybridantrieb. Keiner hat netto mehr als eine Schotter-Woche auf der Haben-Seite. Eine zur Kostenkontrolle eingeführte Regel, die jedem Fahrer vor jeder Rallye nur einen Testtag erlaubt, verschärft das Problem noch. Ogier fühlt auf der ersten Etappe keine völlige Kontrolle des Autos, Loeb hatte bei seinem einzigen Testtag keine Zeit, alle möglichen Differenzialabstimmungen und Motoren-Mappings durchzuspielen. Sein Puma fühlte sich zwar wie auf Asphalt aus dem Stand gut an, aber Loeb störte ein leichtes Untersteuern. Der Routinier musste wie Ogier den Shakedown noch für Abstimmungsarbeit nutzen.

Sordo dreht durch

Keiner fühlte sich mit der Joker-Rolle so überfordert wie Dani Sordo. Der Spanier musste im ersten Quartal tatenlos zu Hause hocken, weil Junior Oliver Solberg die ersten Einsätze im dritten Auto bestritt. Der kämpft gerade darum, sämtliche Läufe, die Sordo im Rally1 sitzt, wenigstens im Rally2-Hyundai zu bestreiten, um Fahrpraxis und Streckenroutine zu bekommen. „Keiner kann sich heutzutage noch leisten, einfach zwei Monate auf dem Sofa zu sitzen“, sagt der Schwede.

In Ermangelung eines Super-Sebs soll bei Hyundai Sordo die Rolle des Mannes spielen, der an Tag eins von hinten das Feld aufrollt und den Rest des Wochenendes den Vorsprung verwaltet. Aber der Spanier kämpft mehr mit seinem i20, als dass er ihn führt: „Mir drehen pausenlos die Räder durch. Und wie ich das mit dem Bremsen hinkriege, damit ich danach wieder Hybridpower habe, verstehe ich auch noch nicht“, klagt der mit 178 WM-Rallyes meistgeübte Profi der Gegenwart.

Während der 39-Jährige an diesem Wochenende kämpft, sein gewohntes Niveau zu erreichen, hat der zehn Jahre jüngere Takamoto Katsuta offensichtlich gerade ein neues Level erreicht. Okay, mit seinem zweiten Rang in Kenia 2021 hat sich Katsuta den Traum eines Podiumsranges schon erfüllt, aber „Taka“ weiß auch, dass ihn in Afrika neben einer guten Leistung auch das Schicksal nach vorn gespült hat. In Portugal sieht die Sache anders aus: Ab Freitagnachmittag fährt der Mann aus Nagoya ständig Topzeiten, ab Samstagmittag beißt er sich an Rang 3 fest und erntet durch die Bank Respekt der Kollegen. „Taka ist echt schnell. Ich hätte Rang 3 eigentlich auch nicht verdient“, sagt Sordo anerkennend. Schon am Samstagabend liegen sich die beiden Kombattanten um Rang 3 in den Armen, mit einem furiosen Kraftakt überholt Sordo Katsuta im Finale von Fafe um 2,1 Sekunden und jubelt im Ziel heftiger als die beiden vor ihm Platzierten zusammen.

Der dritte Rang ist für Hyundai indes nur ein Trostpreis, aber immerhin ein Erfolg für den weder zurück ins Ingenieursglied geschobenen, noch im Amt bestätigten Julien Moncet. „Scher dich nicht ums Auto. Hab' einfach


ROESELER

Rovanperä und Halttunen: Auf dem Papier chancenlos, in der Realität Sieger



ROESELER

Das Treppchen um 2,1 Sekunden verpasst: Takamoto Katsuta



ROESELER

Große Hoffnungen, große Enttäuschung: Loeb und das M-Sport-Ford-Team

Spaß", hat der Franzose Sordo mit auf den Weg gegeben und so beim Spanier für die nötige Lockerheit im Gasfuß gesorgt. Moncet ist kein Risiko eingegangen. Mit Neuville und Tänak unmittelbar hinter den Duellanten ums Treppchen wären zwei weitere Hyundai-Mannen in der Marken-Wertung aufgerückt.

Während Tänak froh sein kann, noch Sechster geworden zu sein, ist Neuvilles Fünfter Platz wie in Monte Carlo und Kroatien eine verpasste Chance. Wieder wirft den Belgier ein frühes Technikproblem zurück. Ein Rad poltert am Freitag auf der Verbindungsetappe davon, wie sich die Radmuttern lösen konnten, bleibt ein Geheimnis. Der Zwischenfall zupft eine Antriebswelle aus dem Gelenk. Und wie in Südfrankreich und auf dem Balkan liefert Neuville ein Paradebeispiel für Kampfgeist. Auf Teamkollege Sordo hat sich der auf Rang 7 Zurückgefallene in anderthalb Tagen von einer Minute Rückstand auf 20 Sekunden herangerobbt. Wäre Sordos Angriff auf Katsuta fehlgeschlagen, hätte Teamchef Moncet den Spanier zugunsten des in der Tabelle besser platzierten Belgiers an der letzten Zeitkontrolle zurückgepfiffen.

Den Kopf tief in den Händen vergraben hat Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala auf der letzten Prüfung. Zur Toyota-Politik gehört ganz klar, dass es keine Stallorder gibt, solange zwei Fahrer Siegchancen haben. Kalle Rovanperä und Elfyn Evans liegen am Samstagabend nur um 5,7 Sekunden voneinander getrennt an der Spitze. Während die Öffentlichkeit im Vorfeld vor allem über Loeb und Ogier diskutiert, ist im Servicepark Evans der heimliche Favorit. Der Waliser hatte eine noch bessere Startposition als die beiden Franzosen, und er hat alle drei Saisonläufe davor gefahren und ist somit in Sachen Einsatzzeit und Hybrid-Erfahrung deutlich besser im Thema.

Bis zur Halbzeit führt der Vizeweltmeister auch scheinbar sicher mit rund 18 Sekunden, aber dann beginnt es zu regnen. Schön zusammengebackener Schotter und schmierseifige Passagen wechseln sich ab, ausgerechnet den regenerprobten Briten verlässt ein bisschen der Mut, während Rovanperä wie ein Fisch im Wasser davonschwimmt und die Führung übernimmt, die er am finalen Sonntag hartnäckig verteidigt.

Turbulenzen durch Regen

Die kurzen Gewitter im Norden Portugals sind einer der Gründe für die Turbulenzen dieser Rallye. Katsuta hat seinen Podiumsrang eigentlich nicht in Fafe verloren, sondern am Abend zuvor auf der kurzen Gaudi-Prüfung in Porto Foz. Die Stars drehen für das Volk in Porto Kringel auf Kopfsteinpflaster. Weil die Zeitabstände angesichts der im Trockenen erwarteten Staubentwicklung auf den Schotterprüfungen bei vier Minuten liegen, trocknet das Geläuf von Team zu Team zügig ab.



Sébastien Ogier hätte mit einem sechsten Sieg alleiniger Portugal-Rekordhalter werden können, so teilt er sich weiter Rang 1 mit Finnlands Legende Markku Alén.

Katsuta agiert zudem etwas zu defensiv. Auf sechs gestandenen Prüfungen hat der Japaner Sordo 20 Sekunden abgerungen, auf den letzten 3,3 Kilometern des Samstags lässt er von 14,6 Sekunden Vorsprung neun liegen und den Gegner so erst wieder herankommen.

Wild durchmischt sind die Cracks mit harten und weichen, mit frisch abgenutzten oder schon zuvor gebrauchten Reifen unterwegs. Das kühle Wetter, die sandi-



Maximaler Kampfgeist, höchster Sprung in Fafe: Thierry Neuville fuhr stark, blieb aber unbelohnt

ROESELER



ROESELER

Dani Sordo beim Hybrid-Debüt: Schwerer Einstand, aber starkes Finish



ROESELER

Gebrauchtes Wochenende: Ogier



ROESELER

Happy mit sich und der Welt: Loubet

gen und deutlich weniger harten Pisten und die zeitweilig feuchten Straßen hätten mit wenigen Ausnahmen durchgehend die weichere der beiden Pirelli-Mischungen erfordert. Die aber war an diesem Wochenende nur der Optionsreifen, von dem allen Fahrern nur acht zur Verfügung stehen.

Rovanperä hat am Samstagnachmittag weiche Gummis aufgezogen, die er schon am Morgen traktiert hat. Diverse Fahrer hantieren mit gebrauchten Pneus, denn am Sonntagmorgen ist die weiche Variante wieder die Wahl der Stunde, und im Finale wollen alle mit frischen Rädern an den Start gehen. Die diversen Reifenschäden sind nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass die empfindlichere weiche Variante auch an den härteren Nachmittagen über Gebühr und in bereits gebrauchtem Zustand zum Einsatz kommt.

Der Versuch, mit harten Reifen am Samstagmorgen die raren weichen zu sparen, schlägt bei Ford komplett fehl. Alle Fahrer hadern mit fehlendem Grip am kühlen, feuchten Morgen. Technik-Kleinigkeiten wie lästige Staubentwicklung im Cockpit durch nicht dicht schließende Türen bremsen die M-Sport-Phalanx zusätzlich. Bester Ford-Mann ist am Ende ein mit sich zufriedener Pierre-Louis Loubet als Siebter, Adrién Fourmaux ist nur Neunter, aber froh, dass er endlich mal wieder ohne Schrott das Ziel erreicht, Craig Breen hat als Achter nach Ärger mit den Bremszangen am Sonntag den Anschluss an die Tabellenvorderen verloren.

Dort ist Toyota und vor allem Rovanperä nach seinem dritten Sieg in Folge weit enteilt. Der kinderlose Jari-Matti Latvala sagt väterlich stolz: „Er ist so schnell groß geworden.“ Der Teamchef hat schon mal gerechnet: „Wenn er in Sardinien und Kenia halbwegs ordentlich punktet, ist ihm der Titel kaum zu nehmen. Denn dann kommen mit Estland und Finnland seine Lieblings-Rallyes.“ ■

RALLYE PORTUGAL (19.–22. MAI 2022)

21 Wertungsprüfungen über 338,38 Kilometer

1.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota GR Yaris Rally1	3:44.19,2 h
2.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota GR Yaris Rally1	+15,2 s
3.	Sordo/Carrera (E/E)	Hyundai i20 N Rally1	+2.17,3 min
4.	Katsuta/Johnston (J/GB)	Toyota GR Yaris Rally1	+2.19,4 min
5.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 N Rally1	+2.37,8 min
6.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 N Rally1	+4.45,7 min
7.	Loubet/Landais (F/F)	Ford Puma Rally1	+5.52,1 min
8.	Breen/Nagle (IRL/GB)	Ford Puma Rally1	+7.03,4 min
9.	Fourmaux/Coria (F/F)	Ford Puma Rally1	+8.09,6 min
10.	Rossel/Sarreaud (F/F)	Citroën C3 Rally2	+13.48,9 min

Bestzeiten: Rovanperä 8, Evans 6, Neuville 2, Tänak 2, Loeb, 1, Ogier 1, McErlean 1

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	106 Punkte
2.	Thierry Neuville	60
3.	Takamoto Katsuta	38
4.	Ott Tänak	37
5.	Elfyn Evans	36
6.	Craig Breen	34
7.	Sébastien Loeb	27
8.	Gus Greensmith	20
9.	Sébastien Ogier	19
10.	Dani Sordo	19



ROESELER

Einmalig: Portugiesische Fans

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	175 Punkte
2.	M-Sport-Ford	116
3.	Hyundai	94
4.	Toyota II	42

Schall und Rauch

Die Führenden Mikkelsen und Eriksen schraubten vergebens am Skoda

KUHN

Selbst Yohan Rossel ist vom Sieg überrascht. Erst stellt WRC2-Champion Andreas Mikkelsen seinen Skoda in Führung liegend mit Motorschaden ab. Teemu Suninen übernimmt, setzt sich kontinuierlich vom Feld ab und wirft kurz vor dem Ziel seinen Hyundai und den eigentlich sicheren Erfolg weg.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Frust sitzt tief, vor allem bei den Skoda-Teams. Obwohl auch sie ihre Motor-Mappings auf den fossilfreien Bio-Sprit von WM-Partner P1 angepasst und sich daran gewöhnt haben, bei jedem Service das mit dem aggressiven Gemisch versetzte Motorenöl zu wechseln, um Motor-Malaisen zu verhindern. In Schweden und Kroatien scheint dies geklappt zu haben, nun der Rückschlag.

Kaum stellt Armin Kremer seinen Dienstwagen ab (siehe Seite 28), läuft auch das Triebwerk im Fabia von WRC2-Champion Andreas Mikkelsen nur noch auf drei Zylindern. Zwar verteidigt der Norweger seine auf über 30 Sekunden angewachsene Führung auf den beiden verbleibenden Freitags-Prüfungen, rollt aber mit hörbar waidwundem Motor zum abendlichen Regrouping. Dort versuchen er und sein Beifahrer alles, um ihren Werkswagen in den Service zu bringen. Vergebens.

Gleiches gilt für Georg Linnamäe, an dessen VW Polo das Triebwerk ebenfalls eingeht (WP 12). Noch früher ist Eric Camilli raus. Mucken an der Elektrik seines Citroën verhindern, dass der Wagen am Vorstart zur ersten Prüfung anspringt. Das WRC2-Rekordfeld geht dadurch mit nur 42 Autos auf die Reise.

Erst top, dann hopp

Größter Profiteur von Mikkelsens frühem Aus (WP 9) ist Hyundai-Werksfahrer Teemu Suninen. Selbst ein Reifenschaden auf WP 7 kann den Finnen nicht stoppen. Doch Kroatien-Sieger Yohan Rossel sitzt ihm im Nacken, ergo legt Suninen ein paar Kohlen nach, markiert am Samstag auf vier der sieben Prüfungen Bestzeit und baut seinen Vorsprung auf eine halbe Minute auf den französischen Citroën-Piloten aus. Die folgenden Skoda-Kollegen Kajetan Kajetanowicz und Chris Ingram liegen zu diesem Zeitpunkt schon knapp zwei respektive sechs Minuten zurück.

Suninen macht weiter Tempo. Auf der finalen Etappe am Sonntag setzt er morgens erneut zwei beeindruckende Referenzwerte und baut seine Führung vor der abschließenden Powerstage auf 57,4 Sekunden aus, ein Riesenpolster vor der nur 11 Kilometer langen Powerstage.

Doch dann gehen dem 28-Jährigen die Pferde durch. Den sicheren Sieg vor Augen, wirft er seinen Hyundai telegen von der Strecke. Rossel steht schon an der Startlinie, als er vom Missgeschick seinen Kontrahenten erfährt. Als er nach sechs Minuten Verzögerung endlich an die Reihe kommt, macht er es besser. Zwar fährt er wie auf rohen Eiern, verliert pro Kilometer über eine Sekunde und muss sich mit 15,6 Sekunden Rückstand auf den Powerstage-Sieger Oliver Solberg als Achter einreihen. Egal. Im Ziel bleibt ein Vorsprung von über einer Minute auf Kajetanowicz, der zweite WRC2-Sieg in Folge und die Tabellenführung. ■



Besser ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende. Nach einer erneuten Nullnummer ziehen Eric Camilli und Citroën die Konsequenzen und sagen seinen Start bei der Rallye Sardinien vorzeitig ab.



ROESELER

Sieg weggeschmissen: Suninen



ROESELER

Auch in der Tabelle obenauf: Rossel

WRC2 / PORTUGAL

1.	Rossel / Sarreaud (F/F) Citroën C3 Rally2	in 3:58.08,1 h
2.	Kajetanowicz / Szczep. (PL/PL) Skoda Fabia Rally2	+ 1.12,1 min
3.	Ingram / Drew (GB/GB)* Skoda Fabia Rally2	+ 5.54,7 min
4.	Marczyk / Gospod. (PL/PL)* Skoda Fabia Rally2	+ 7.09,4 min
5.	Araujo / Ramalho (P/P) Skoda Fabia Rally2	+ 7.47,9 min

* Juniorenwertung

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 4

1.	Yohan Rossel (F)	61 Punkte
2.	Andreas Mikkelsen (N)	51 Punkte
3.	Kajetan Kajetanowicz (PL)	38 Punkte

WRC3 – Junior-WM I Portugal

Mit Hirn, Charme und Methode

Mit einem Bestzeiten-Feuerwerk am Freitag legte Sami Pajari den Grundstein, kontrollierte fortan Tempo und Konkurrenz und feierte seinen ersten Saisonsieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Vom amtierenden Junioren-Weltmeister kann man lernen. Ein Reifenschaden in der dritten Prüfung kostete Sami Pajari zwei Minuten und den Anschluss an die Spitze. Doch statt nervös zu werden oder allzu früh den Hammer rauszuholen und womöglich seinen Ford Fiesta Rally3 zu überfordern, erhöhte er nur dezent die Schlagzahl – mit Erfolg.

Einmal mehr war es der ungestüme Jon Armstrong, der daraus kein Kapital schlagen konnte. Im Gegenteil: Während sich Pajari mal mehr, mal weniger knapp fünf Bestzeiten in Folge notieren ließ, verbog sich der Brite in Führung liegend einen hinteren Querlenker und musste ebenso pausieren wie William Creighton, dem die Reserveräder ausgingen. Auch Robert Virves büßte all seine Siegchancen früh ein. Nach einem Reifenschaden und Problemen mit der Motorelektrik verlor der Este eine gute Viertelstunde (WP 6) und hechelte dem nach neun von 21 Prüfungen führenden Pajari hoffnungslos hinterher.

Joona sammelt WM-Punkte

Einzig Lauri Joona, der in der siebten Prüfung knapp drei Minuten verlor, konnte seinem 20-jährigen Landsmann mit Respektabstand folgen – mehr aber nicht. Pajari überließ der Konkurrenz alle weiteren Bestzeiten und konzentrierte sich darauf, unnötige Fehler zu vermeiden. Das Endergebnis spricht für ihn: Pajari gewann den ersten Schotterlauf der Saison mit 4.30 Minuten vor Kroatien-Sieger Joona und rückt bis auf zehn Punkte an den Tabellenführer heran. Virves durfte mit 23.37 Minuten Rückstand noch mit aufs Podium.

Nun nutzt Pajari die Pause bis zum vierten von insgesamt fünf Junior-WM-Läufen in Estland, um weiter auf sein Talent aufmerksam zu machen. Auf Sardinien rückt der junge Finne erstmals in einem Toksport-Skoda in der WRC2 aus. ■


ROESLER

Behielt immer den Durchblick: Sieger Sami Pajari

Vorbereitung auf Sardinien

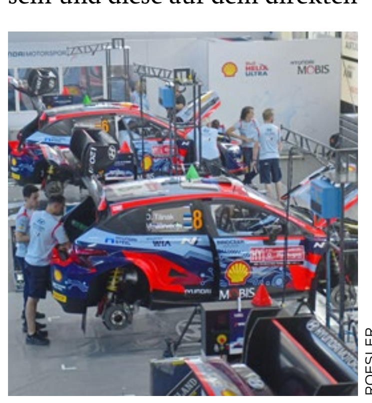
Nach der Rallye ist vor der Rallye

Bis zum WM-Lauf auf Sardinien bleiben den Teams gerade einmal zehn Tage, um sich und ihre Rally1-Hybriden vorzubereiten.

Von: **Reiner Kuhn**

Kaum im Ziel, sind die Werksfahrer entschwunden. Anders die Mechaniker, zumindest bei Hyundai und Toyota. Dort begann die Vorbereitung auf den nächsten Einsatz direkt nach der Zieldurchfahrt in Portugal. Aufgrund des eng gesteckten Zeitplans entschlossen sich die Teams, ihre Rally1-Hybriden noch vor Ort auf die folgende Rallye Sardinien vorzubereiten.

Während die Portugal-Sieger von Toyota die Werkstatt eines in Porto ansässigen Dakar-Teams anmieteten, um ihre vier Yaris ungestört zu revidieren, schlägt Hyundai wie in den Vorjahren ein streng bewachtes Zelt im Servicepark auf. Nach zweieinhalb Tagen will man mit der Generalüberholung der drei i20 durch sein und diese auf dem direkten Weg nach Alghero schicken. Die Werkspiloten sitzen derweil im Testauto und absolvieren auf Sardinien ihren Testtag.


ROESLER

Hyundai: Nachsitzen in Porto

M-Sport geht einen eigenen Weg: Um nach dem ersten Schotterlauf alle neuen Erkenntnisse akribisch abzuarbeiten, wurden die fünf Puma Rally1 noch in der Nacht verladen und in die heimischen Werkshallen ins britische Cumbria gekarrt. Nach der Ankunft bleiben knapp drei Tage, bis es nach Italien geht. Darüber hinaus verzichtet M-Sport auf die Testfahrten vor dem nächsten Lauf. „Das haben wir vor Portugal erledigt, um nun die Autos zu Hause optimal vorzubereiten. So bleibt uns ein halber Tag mehr Zeit, um alle Punkte an unseren Autos abzuarbeiten", hofft M-Sport-Teamchef Richard Millener. ■

KOMMENTAR

DIE KRUX MIT DEM WM-NACHWUCHS

Die Begeisterung war groß, als M-Sport mit dem Ford Fiesta Rally3 einen im besten Wortsinn preiswerten Turboallradler vorstellte. Die FIA und der WM-Promoter sprangen auf das Pferd mit auf. Seit Saisonbeginn wird die Junior-WM nicht mehr mit dem frontgetriebenen Fiesta Rally4 mit 220 PS ausgefahren, sondern mit der gut 15 PS kräftigeren Allradversion. Das Interesse schien riesig. Manch einer träumte von bis zu 20 Teams – auch, weil sich die Kosten mit rund 200 000 Euro für fünf WM-Läufe im Rahmen halten. Doch die Ernüchterung ist groß. Zwar lässt mancher WM-Junior mit Fabelzeiten in der Spitzengruppe der WRC2 aufhorchen, der Popularität der Nachwuchsserie hilft das aber nicht. Wohl auch, weil die Hauptprotagonisten im zweiten oder dritten Jahr dabei sind und die WM-Pisten aus dem Effeff kennen. Beim zweiten Lauf in Kroatien waren magere sieben WM-Junioren am Start, in Portugal nur noch sechs. Ausgerechnet Junior-Europameister Jean-Baptiste Franceschi, der für seinen Titelgewinn ein umfangreiches Förderpaket auf der WM-Bühne erhielt, stieg nach nur einer Rallye aus. Ob es an den Platzhirschen liegt, an denen er im ersten Jahr nur schwer vorbeikommt, dem ungewohnten Auto oder dem Budget für das nötige Zweijahresprogramm, bleibt offen. Fakt ist aber: Die letzten Junioren-Weltmeister, ob Nil oder Jan Solans, Emil Bergkvist oder Tom Kristensson sind allesamt in einem M-Sport Ford Fiesta am WRC2-Aufstieg gescheitert. Kommende Saison bringt auch Renault einen Rally3 auf den Markt. Vielleicht sollte die Junioren-WM von einem Markenpokal wieder zum offenen Wettbewerb zurückkehren. Schlechter kann es jedenfalls kaum werden.



Reiner Kuhn
Redakteur

WRC2 Masters I Portugal

Kremers Kurzauftritt

In der neu geschaffenen WRC2 Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre hatte Armin Kremer erst alle und alles im Griff – dann quittierte der Motor den Dienst.

Bei den WRC2 Masters traf Kroatien-Sieger Armin Kremer auf acht Wettbewerber. Ein früher Blick auf die Zeitenliste zeigte: Der ehemalige Europa- und Asien-Pazifik-Champion war auf dem besten Weg, erneut zu siegen.

Kremer markierte die ersten drei Bestzeiten und führte mit 34,6 Sekunden. Doch vor der vierten Prüfung musste er seinen Skoda Fabia Rally2 mit Motorschaden abstellen. „Das hat sich angedeutet. Auf der dritten Prüfung lief das Auto nur noch auf drei Zylindern. Auch wenn man nicht drinsteckt, sind wir mächtig enttäuscht. Jetzt schauen wir nach vorne und hoffen, auf Sardinien kräftig zu punkten", so der 53-jährige Unternehmer.

Auch für Jean-Michel Raoux war Portugal der zweite Masters-Start. Nach Rang 4 beim Saisonauftakt in Monte Carlo war der französische Volkswagen-Pilot diesmal obenauf und siegte mit hauchdünnen 2,3 Sekunden vor seinem Landsmann Frederic Rosati (Hyundai). ■ RK



KUHN

Nicht der einzige Motorschaden bei Skoda: Auch Armin Kremer war früh raus

AUS DEM SERVICEPARK

STARGAST
André Villas-Boas, Ex-Trainer von Chelsea, Tottenham und Marseille, der mit seinem Heimatverein FC Porto vier Titel in einer Saison gewann, frönte im Rahmen der Rallye Portugal mal wieder seinem Hobby. Im privaten Ex-Werks-Citroën C3 WRC tobte der 44-Jährige beim Schaulaufen der historischen Rallyeautos mit.

HEIMSIEG
Landesmeister Ricardo Teodosio (Hyundai) gewann den diesmal über die neun Prüfungen der ersten Etappe ausgefahrenen Lauf zur portugiesischen Meisterschaft vor seinem Vorgänger und Tabellenführer Armindo Araújo (+ 1.24,1 min) und dessen Skoda-Markenkollegen Miguel Correia (+ 3,39,6 min). Teodosio und Araújo balgten sich danach weiter, mit dem besseren Ende für Araújo. Der in Porto lebende Fahrer wurde als gesamt-14. (6. in der WRC2) erneut bester Portugiese.

LOKALHELDEN
Auch die 14 Rally4-Teams aus dem Peugeot-Rally-Cup Iberia sowie acht Teilnehmer des TGR-Iberia-Cup mit ihren seriennahen Toyota GR Yaris kämpften auf den neuen WM-Prüfungen am Donnerstag und Freitag um Punkte und mussten reichlich Tribut zollen. In beiden Serien sah nur die Hälfte der Teilnehmer das Ziel. Bei den Peugeot siegte der Uruguayer Andres Marieyhara, bei den Toyota hatte Richardo Costa die Nase vorne.

MARATHONMANN
Für Jari-Matti Latvala wird ein Traum wahr. Zwölf Jahre nach seinem Start beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring startet der Toyota-Teamchef in Fuji (3. bis 5. Juni) erneut bei einem 24-Stunden-Klassiker. Der Finne teilt sich das Cockpit in einer GR Corolla mit dem japanischen Rallyepiloten Norihiko Katsuta und dem Super-GT-Piloten Yuhi Sekiguchi.

KÖNIGSDUELL TEIL 3
Nach Monte Carlo und Portugal soll es in Kenia zum nächsten Gipfeltreffen von Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb und Sébastien Ogier kommen. ■ RK

50 Jahre Rallye-WM

Weltmeister-Treffen zum 50. Geburtstag

Die Feierlichkeiten zum 50. Geburtstag begannen mit einer launigen Gala. Auch die Fans kamen nicht kurz: Bei täglichen Demofahrten von historischen Rallye-Autos setzte sich auch Walter Röhrl hinters Steuer.

Von: **Reiner Kuhn**

Großes Jubiläum. Von Donnerstag bis Sonntag sorgten bei der Rallye Portugal auf den abendlichen Show-Prüfungen Coimbra, Lousada und Porto rund 30 historische Rallye-Autos von der Alpine A110 über Lancia Stratos bis zum Citroën DS3 WRC für ein ganz besonderes Spektakel, am Steuer auch Walter Röhrl im Ascona 400 und Isolde Holderied in einem Toyota Corolla WRC. Röhrl bestritt mit einem von fünf exklusiven Quattro von Audi Tradition das Schotter-Finale in Fafe. Vor dem Start hatten zahlreiche Weltmeister, Beifahrer und Teammanager aus fünf Jahrzehnten bei einer hochkarätig besetzten Gala die Feierlichkeiten zur 50. Saison der Rallye-WM stilvoll eröffnet. Neben Walter Röhrl, Ari Vatanen, Miki Biasion, Carlos Sainz, Marcus Grönholm und Petter Solberg unterbrachen Ott Tänak und die Rekordweltmeister Sébastien Loeb (9 Titel) und Sébastien Ogier (8 Titel) ihre Vorbereitungen für den ersten Schotterlauf der Saison. Robert Reid, Derek Ringer und David Richards, Luis Moya, Christian Geistdörfer, Tiziano Siviero, Timo Rautiainen und Martin Järveoja vertraten die Gilde der meisterhaften Beifahrer. Michèle Mouton und Fabrizia Pons, das einzige weibliche Paar, das einen WM-Lauf gewinnen konnte, waren zusammen mit den WM-Damenpokal-Siegerinnen Louise-Aitken-Walker sowie Isolde Holderied und deren Copilotin Tina Thörner zugegen.


ROESLER

40 WM-Titel auf einem Bild: Die Ehrengäste zum Jubiläum der Rallye-WM

FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem war ein begeisterter Gast. „Es gibt so viele Erinnerungen, und es ist so ein besonderer Moment, hier mit der eigenen Rallye-Familie zu sein", sagte der ehemalige Rallyepilot, der mit seinen Erlebnissen für zahlreiche Lacher sorgte. Unter den 250 Gästen: Malcolm Wilson und die aktuellen Werks-Teamchefs Jari-Matti Latvala, Julien Moncet und Richard Millener. ■





Einer überstrahlte sie alle: Sheldon van der Linde konnten selbst Zusatzgewichte nicht am Lausitz-Doppelsieg hindern

Rot gesehen

DTM

Sheldon van der Linde hat am Lausitzring eine Machtdemonstration abgeliefert. Er gewann mit seinem BMW M4 GT3 von Schubert Motorsport beide Rennen und führt jetzt auch die Tabelle an.

Von: **Michael Bräutigam**

Schon im letzten Jahr zeigte der BMW-Pilot seine Extraklasse am Lausitzring, als er die erste Pole für den M6 GT3 in der DTM herausfahren konnte. Nur eine Strafe hinderte ihn damals daran, beim anschließenden Rennen auch aufs Podest zu klettern. Diesmal aber lief alles nahezu perfekt. Am Samstag musste er im Qualifying nur Lucas Auer (Mercedes) den Vortritt lassen. In der letzten Kurve hatte van der Linde einen Mini-Quersteher, der die entscheidenden 0,025 Sekunden zur Pole kosteten.

Auer war nach dem Qualifying gewarnt und wusste um den Topspeed-Vorteil des BMW. „Ich werde die erste Kurve voll fahren, sonst überlebe ich nicht“, kündigte der Österreicher seine Taktik für den Start an. Doch gegen die BMW-Power war trotzdem nichts auszurichten. Der rote Schubert-BMW zog schon deutlich vor der Steilkurve vorbei und fuhr daraufhin auf Nimmerwiedersehen dem Feld weg.

HRT mit Super-Stopp

Dahinter hatte sich das Feld sortiert. Bewegung kam traditionell noch einmal durch die Boxenstopps rein. Der brachte Auer um den zweiten Platz. Während es bei der Winward-Mannschaft etwas klemmte, lieferte die HRT-Truppe am Auto von Luca Stolz einen weiteren Top-Stopp ab. Mit dem rund fünf Sekunden kürzeren Pflichtwechsel katapultierte sich Stolz auf P2, und Auer musste sich mit P3 zufriedengeben. Dahinter machten Arjun Maini (HRT) und Maro Engel (GruppeM) eine extrem starke Mercedes-Mannschaftsleistung perfekt.

Aufregung kam im Samstagsrennen sonst nur auf, als kurz vor Rennhalbzeit einige Regentropfen fielen. Da waren acht Fahrer noch nicht an der Box, die von einem notwendigen Wechsel auf Regenreifen entsprechend profitiert hätten. Doch nach wenigen Minuten war der Spuk vorbei und der Regen wieder weg.

> „Das vergangene Jahr war für mich sehr hart, ich bin oft nicht mal ins Ziel gekommen. Jetzt wieder zu gewinnen, ist natürlich überragend.“
>
> BMW-Fahrer Sheldon v.d. Linde

Best of the Rest wurde letztlich Mirko Bortolotti im GRT-Lambo, der damit auch gut leben konnte. Die Lambos fuhren am Lausitzring nämlich erwartungsgemäß eher hinterher als mit. Nur Startplatz 9 für den als Tabellenführer angereisten Italiener waren vor allem auf den niedrigen Topspeed des Huracán zurückzuführen. Immerhin gewann man am Samstag den konzerninternen Dreikampf gegen Porsche (mit Laurens Vanthoor auf P7) sowie Audi (mit René Rast auf P8). Nick Cassidy (Ferrari) sorgte auf P9 dafür, dass erneut alle sechs Marken in die Punkte fuhren, Titelverteidiger Maximilian Götz im zweiten Winward-Mercedes holte den letzten Zähler. Er konnte wegen der GTWC in Magny-Cours im Gegensatz zu seinen Teamkollegen nicht am Lausitzring testen und fand übers ganze Wochenende nie das richtige Vertrauen.

Sehr wohl fühlte sich dagegen der Sieger. Dessen BMW war damit nämlich auch der einzige M4 in den Top 10, was allerdings bei den Markenkollegen nur im Fall von Esteban Muth auf fehlenden Grundspeed zurückzuführen war. Philipp Eng musste mit Vibrationen aufgeben, bei Marco Wittmann saß eines der Räder nach dem Pflichtstopp nicht richtig fest, weshalb er noch mal zur Box musste und dort in aussichtsloser Position aufgab. Beide hätten Punkte geholt.

Schuberts Doppel-Einsatz

Dass die Schubert-Mannschaft übrigens so stark sein würde, konnte man im Vorfeld tatsächlich anzweifeln. Denn zum ersten Mal musste man das Doppelprogramm mit dem GT Masters stemmen. Dann in beiden Serien beide Rennen zu gewinnen, zeigt umso mehr die Stärke des Teams. Am Lausitzring übernahm Shel-

don van der Lindes Renningenieur Marcel Schmidt gleichzeitig den Posten des Teamchefs.

„Das vergangene Jahr war für mich sehr hart, ich bin oft nicht mal ins Ziel gekommen. Jetzt, zwei Jahre nach meinem ersten DTM-Sieg, wieder zu gewinnen, ist natürlich überragend“, war der Sieger nach dem Samstagsrennen vor allem erleichtert. Beschwert wurde er dafür mit 25 kg Erfolgsballast fürs Sonntagsrennen.

Im entsprechenden Qualifying gibt es die Zusatz-Kilos aber noch nicht. Der BMW verlor über Nacht sogar durch eine BOP-Anpassung noch mal 10 kg, dafür musste man aber auch den Ladedruck um ca. 0,05 bar reduzieren. Richtig spannend wurde es, als vier Minuten vor Ende der Session der Ferrari von Felipe Fraga lichterloh brannte und die rote Flagge rauskam. Da waren nämlich alle Fahrer gerade mit frischen Reifen unterwegs. Nach der Wiederaufnahme des Qualifyings war der Peak der Michelin-Pneus also weg, und die Quali-Zeiten waren etwas langsamer als am Vortag.

Eng mit Aufholjagd

Die beste Runde unter den gegebenen Umständen erwischte einmal mehr der Samstagssieger. Pole für Sheldon van der Linde – und die Hoffnung der Konkurrenz, dass die Zusatzgewichte ihn im Rennen einbremsen können.

Eine Hoffnung, die sich nur zeitweise als begründet darstellte. In der Startrunde zog „SVDL“ direkt wieder weg, während man sich dahinter gar nicht über die Vorfahrt einig war. Die knapp zwei Sekunden Vorsprung aus Runde 1 waren vom ersten Verfolger Maro Engel schnell halbiert. Doch so richtig heran kam er nicht. Auch der Versuch, mit einem um zwei Runden früheren Reifenstopp den Undercut zu schaffen, blieb erfolglos. Auf den Vollgas-Passagen konnte sich van der Linde immer wieder den nötigen Vorsprung herausfahren.

„Die Kilos hat man definitiv mehr gespürt als den Ladedruck, aber es hat ja gereicht“, konstatierte der Doppelsieger, der mit 56 von 58 möglichen Punkten sowie mit der frisch eroberten Gesamtführung abreiste. Teamkollege Philipp Eng holte von Startplatz 11 kommend den vierten Platz und trug damit zur klaren Team-Tabellenführung der Oscherslebener bei.

Aus Audi-Sicht erfreulich: René Rast fuhr im Sonntagsrennen auf den dritten Platz, nachdem er am Samstag die ersten Punkte seit seinem DTM-Comeback holen konnte. Nachdem Abt-Teamkollege Kelvin van der Linde im Vorjahr noch vorne mitkämpfen konnte, war man dieses Mal am Lausitzring lange aufgeschmissen. Grund ist die neue evo-II-Ausbaustufe des R8 LMS GT3, die eine etwas andere Setup-Philosophie verlangt. „Wenn man die Setups vom Vorjahr nimmt, fährt man hinterher“, verriet Abt-Boss Thomas Biermaier. So brütete man am Samstag noch bis 22 Uhr über den Daten und zog augenscheinlich die richtigen Schlüsse für den Sonntag.

> „Das Podium ist toll, die Punkte sind gut. Mich freut aber mehr, dass wir einen Riesenschritt gemacht haben. Ich fühle mich jetzt viel wohler im Auto.“
>
> Audi-Pilot René Rast

„Das Podium ist toll, die Punkte sind gut. Mich freut aber noch viel mehr, dass wir einen Riesenschritt gemacht haben. Ich fühle mich jetzt viel wohler im Auto“, so der dreifache DTM-Champ. Ein wenig Hilfe hat sicher auch die BOP geleistet. Neben dem BMW durften auch Audi und Porsche 10 kg ausladen, während AMG fünf Kilo einladen musste.

Bortolotti bleibt dran

Bei Lambo durfte man sogar einen größeren Restriktor einbauen (41 statt 40 mm), was Bortolotti P6 im Qualifying und zeitweise sogar Chancen aufs Podium im Rennen brachte. Über die komplette Renndistanz fehlte dann aber immer noch ein Quäntchen und vor allem der besagte Topspeed für Angriffe. Dennoch hält Bortolotti sich mit zweimal P6 auf dem zweiten Tabellenrang. Bemerkenswert: Er ist nach wie vor der einzige der Lambo-Vertreter, der überhaupt punkten konnte. Es ist eben doch immer noch der Fahrer, der den größten Unterschied macht.

Schon beim nächsten Event in Imola könnte das Pendel wieder zugunsten Bortolottis ausschlagen. Auf dem F1-Kurs sind die Mittelmotor-Sportwagen von Audi, Lambo und Ferrari favorisiert. Vielleicht sieht die Konkurrenz dann also grün statt rot. ■



MERCEDES

Wie beim Saisonauftakt zusammen auf dem Podium: Stolz (l.) und Auer



DTM

Zweimal Podest-Comeback: Maro Engel und René Rast am Sonntag

NACHRICHTEN

BOXENPLATZ-TAKTIK

Der geneigte Fan wird sich teilweise fragen, wie die für die Teamwertung vorgeschriebenen Zwei-Mann-Teams festgelegt wurden. Beim Winward-Team spannen etwa Lucas Auer und DTM-Rookie David Schumacher zusammen, Meister Maxi Götz fährt als dritter Pilot des Teams alleine. Auch bei Abt ist René Rast ein „Einzelkämpfer“, und bei GRT spannen Mirko Bortolotti und Rolf Ineichen zusammen. Der Grund ist überall gleich: Der Fahrertitel ist wichtiger als der Teamtitel – und Fahrer des gleichen Teams müssen am gleichen Boxenplatz abgefertigt werden. Mit den nun auch unter Safety Car erlaubten Pflichtstopps will man so einen Stau verhindern, wenn zwei starke Fahrer dicht beieinander liegen.

SCHNITZER IST ZURÜCK

Im Rahmenprogramm war der Name „Schnitzer“ im DTM Classic Cup zu vernehmen. Tatsächlich haben die im historischen Rennsport tief verwurzelten Stefen und Yannik Trautwein die klassischen Autos, den Teilebestand, das Archiv und die Namensrechte des ehemaligen DTM-Teams erworben und firmieren nun als „Team Schnitzer Classic“. Das Debüt unter neuem Namen endete am Samstag mit einem Doppelsieg: Yannik Trautwein (BMW E36 STW) vor Kris Nissen (BMW E30 DTM). Am Sonntag gewann Mücke-Pilot Ronny Scheer (Ford Sierra Cosworth).

DTM TROPHY: GROSSE SHOW DES EX-MEISTERS

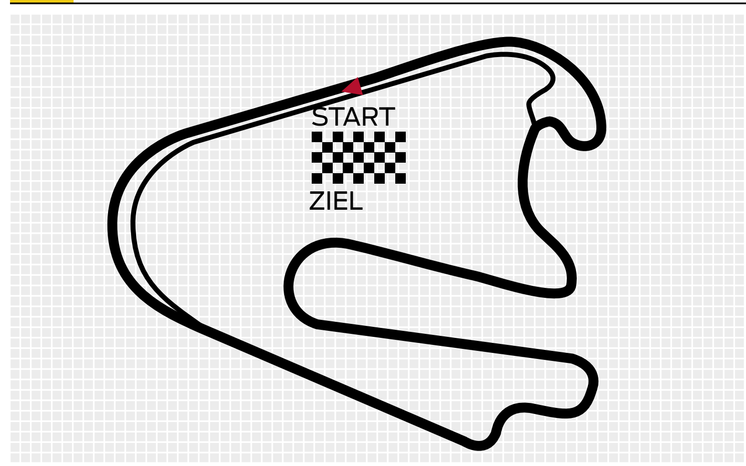
Im Jahr 2020 wurde Tim Heinemann erster Meister in der DTM Trophy. In diesem Jahr ist er wieder am Start und dreht am Lenkrad des einzigen Toyota im Feld. Beim Auftakt zeigte er mit zwei Poles und zwei Siegen sofort wieder Stärke. Dahinter landeten am Samstag zwei Audi (Thiago Vivacqua, J.P. Southern) und am Sonntag zwei BMW (Theo Oeverhaus, Colin Caresani).

DTM-2022-RESULTATE

LAUSITZRING (D) 4,601 KM



STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Lucas Auer	1.30,654 min
2.	Sheldon van der Linde	+ 0,025 s
3.	Maro Engel	+ 0,067 s
4.	Luca Stolz	+ 0,210 s
5.	Felipe Fraga	+ 0,317 s
6.	Arjun Maini	+ 0,333 s
7.	Philipp Eng	+ 0,464 s
8.	Ricardo Feller	+ 0,493 s
9.	Mirko Bortolotti	+ 0,493 s
10.	René Rast	+ 0,494 s
11.	Dennis Olsen	+ 0,505 s
12.	Nick Cassidy	+ 0,518 s
13.	Maximilian Götz	+ 0,530 s
14.	Nico Müller	+ 0,648 s
15.	Mikaël Grenier	+ 0,650 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Sheldon van der Linde	1.30,998 min
2.	René Rast	+ 0,108 s
3.	Maro Engel	+ 0,154 s
4.	Mirko Bortolotti	+ 0,161 s
5.	Ricardo Feller	+ 0,176 s
6.	Nico Müller	+ 0,231 s
7.	Nick Cassidy	+ 0,286 s
8.	Luca Stolz	+ 0,338 s
9.	Lucas Auer	+ 0,363 s
10.	David Schumacher	+ 0,363 s
11.	Philipp Eng	+ 0,378 s
12.	Marco Wittmann	+ 0,393 s
13.	Dennis Olsen	+ 0,411 s
14.	Arjun Maini	+ 0,445 s
15.	Kelvin van der Linde	+ 0,453 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Lausitzring (D): 21.05.2022; 3. von 16 Läufen;
36 Runden à 4,601 km = 165,636 km
29 Autos gestartet, 19 gewertet; Wetter: 18 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#22 Lucas Auer, Mercedes-AMG GT3, 1.30,564 min = 182,7 km/h
Schnellste Runde:
#31 Sheldon van der Linde, BMW M4 GT3, 1.32,565 min = 178,9 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Sheldon v. d. Linde (ZA)	BMW/Schubert	56.48,270 min	25 +2/+1*
2.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 3,590 s	18
3.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 5,427 s	15 +3*
4.	Arjun Maini (IND)	Mercedes/HRT	+ 7,752 s	12
5.	Maro Engel (D)	Mercedes/GruppeM	+ 9,142 s	10 +1*
6.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/GRT	+ 13,654 s	8
7.	Laurens Vanthoor (B)	Porsche/SSR	+ 17,577 s	6
8.	René Rast (D)	Audi/Abt	+ 19,056 s	4
9.	Nick Cassidy (NZ)	Ferrari/AF Corse	+ 19,303 s	2
10.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/Winward	+ 21,425 s	1

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Lausitzring (D): 22.05.2022; 4. von 16 Läufen;
36 Runden à 4,601 km = 165,636 km
28 Autos gestartet, 23 gewertet; Wetter: 21 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#31 Sheldon van der Linde, BMW M4 GT3, 1.30,998 min = 182,0 km/h
Schnellste Runde:
#8 Maro Engel, Mercedes-AMG GT3, 1.32,085 min = 179,9 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Sheldon v. d. Linde (ZA)	BMW/Schubert	56.42,296 min	25 +3*
2.	Maro Engel (D)	Mercedes/GruppeM	+ 0,347 s	18 +1/+1*
3.	René Rast (D)	Audi/Abt	+ 1,817 s	15 +2*
4.	Philipp Eng (A)	BMW/Schubert	+ 6,907 s	12
5.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 7,338 s	10
6.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/GRT	+ 7,682 s	8
7.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 14,572 s	6
8.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 14,872 s	4
9.	Laurens Vanthoor (B)	Porsche/SSR	+ 15,426 s	2
10.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 16,236 s	1

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

STAND FAHRER

1.	Sheldon van der Linde	66 Punkte
2.	Bortolotti	51
3.	Auer	48
4.	Müller	38
5.	Stolz	37
6.	Engel	33
7.	Rast	21
8.	Fraga	20
9.	K. van der Linde	20
10.	Vanthoor	18
11.	Feller	16
12.	Eng	14
13.	Wittmann	13

STAND TEAMS

1.	Schubert Motorsport	79 Punkte
2.	GRT	51
3.	Merc.-AMG Winward	28
4.	Mercedes-AMG HRT	26
5.	Team Rosberg	20

STAND HERSTELLER

1.	Mercedes-AMG	130 Punkte
2.	Audi	97
3.	BMW	94
4.	Lamborghini	54
5.	Porsche	30
6.	Ferrari	23



BMW

Führung in Fahrer- und Teamwertung: Schubert Motorsport räumte ab

KOMMENTAR

ZU SCHNELL VERGESSEN

Am Lausitzring hatte bei der DTM jeder freien Eintritt, der die ukrainische Staatsbürgerschaft besitzt – als Zeichen der Solidarität mit dem Land, das seit drei Monaten dem Angriffskrieg durch Russland ausgesetzt ist. So weit, so gut – oder? Falsch: Der Shitstorm in den Kommentarspalten von Facebook und Co nahm schnell Fahrt auf. „Haben die Flutopfer letztes Jahr auch bekommen. Oder?" lautete einer von vielen ähnlich lautenden Kommentaren. Die Botschaft war ebenso klar wie polemisch: Die Ausländer bekommen alles, aber die Einheimischen werden vergessen. Wirklich? Drehen wir die Uhr ein Dreivierteljahr zurück. Die DTM hat 100 000 Euro für den Spendenmarathon von SAT.1 gespendet und zählte u. a. in Person von Timo Scheider zu den Mitinitiatoren der Motorsportler-Spendenaktion #WirFuerDieEifel (über 350 000 Euro). Weitere Spendenaktionen gab es zum Beispiel von Timo Glock oder Abt Sportsline. Am Nürburgring gab es eine Schweigeminute für die Opfer, Kinder aus dem Ahrtal wurden eingeladen und die Helfer mit einem „Danke"-Banner gegrüßt. Da stellt sich einem schon die Frage, wer hier wen oder was (zu schnell) vergessen hat?



Michael Bräutigam
Redakteur
Automobil

Supercars

Duell der Giganten

Cameron Waters (Ford) und Shane van Gisbergen (Holden) drückten dem Event in Winton ihren Stempel auf und teilten die Siege unter sich auf.

Von: **Michael Bräutigam**

Drei Rennen und dreimal kam es zum Showdown zwischen dem neuseeländischen Titelverteidiger und dem Tickford-Piloten, nachdem diese sich auch jeweils die erste Startreihe geteilt hatten – im Qualifying fürs zweite Rennen schlug das Pendel gerade einmal um 0,0006 (!) Sekunden zugunsten des Ford-Piloten aus.

Auch am Start hatte Waters jeweils den Vorteil und schnappte sich in allen drei Rennen die frühe Führung. Van Gisbergen versuchte es in den ersten beiden Läufen mit einem Undercut und fuhr entsprechend früher zum Stopp als sein Rivale. Im ersten Durchgang konnte Waters trotz kalter Reifen den Holden hinter sich halten und hatte auch im spannenden Finish die Oberhand. Beim finalen Angriff in der letzten Kurve des Rennens kollidierten die beiden Autos sogar. Bei Van Gisbergen ging gar eine Felge zu Bruch, so hatte Waters beim Zielsprint leichtes Spiel auf dem Weg zum ersten Saisonsieg.

Das zweite Rennen sah aus wie ein Abziehbild des ersten Laufs, diesmal aber klappte der Undercut: Van Gisbergen rang Waters auf dessen Outlap nieder und fuhr danach zum Sieg.

Lauf drei lief dann wieder besser für Waters, weil beim Neuseeländer nicht nur der Start, sondern auch der Stopp etwas in die Hose ging. Er kam zwar noch mal vorne ran, aber nicht vorbei. ■



Zwei auf Augenhöhe: Van Gisbergen (l.) und Waters schenkten sich nichts

NASCAR

Eine Million für Blaney

Um Punkte ging es nicht, aber um ein Preisgeld von einer Million US-Dollar: Als Sieger des All-Star Race in Texas durfte sich Ryan Blaney (Ford) über den großen Scheck freuen.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Penske-Fahrer und sein Team bejubelten den Sieg dabei sogar kurioserweise zweimal: Als Blaney zum ersten Mal die Zielflagge sah, wurde gleichzeitig eine Gelbphase ausgerufen. Während er schon das Fensternetz runternahm und das Team sich abklatschte, wurden die Feierlichkeiten aber noch einmal von NASCAR abgeblasen. Die Offiziellen entschieden per Videobeweis, dass die Gelbphase – ausgelöst durch einen Crash von Ricky Stenhouse Jr. – schon knapp vor Überqueren der Ziellinie aktiviert war. Also musste Blaney sich noch mal sammeln.

Immerhin sah NASCAR in der ganzen Konfusion davon ab, den Führenden zur Box zu zitieren, weil er das Fensternetz im noch laufenden Rennen gelöst hatte. Und auch der Restart gelang: Blaney verteidigte die Spitze und holte, diesmal wirklich, vor Denny Hamlin (Toyota) den Sieg.

„Das wäre beinahe schiefgegangen", schnaufte Blaney nach den Feierlichkeiten erst mal durch.

Hamlin war dagegen gar nicht amüsiert. „Es gibt Regeln für die Sicherheit", so der Gibbs-Pilot, der aktuell auf Stamm-Crewchief Chris Gabehart verzichten muss. Dieser sitzt gerade eine vierwöchige Strafe ab, weil in Dover ein Rad nicht richtig festsaß. ■



Erst einmal zu früh gejubelt – am Ende gewann Blaney aber doch wirklich

NACHRICHTEN

ETCR-WELTCUP: ISTANBUL ERST IM NOVEMBER

Eigentlich hätte am vergangenen Wochenende die ETCR in Istanbul zum zweiten Saisonevent antreten sollen, doch daraus wurde nichts. Offizielle Begründung: Die entsprechenden Rahmenbedingungen konnten nicht rechtzeitig geschaffen werden. Nun soll das Rennen in den November verschoben werden, wo es als neues Saisonfinale dient. Das nächste ETCR-Rennen ist im Rahmen der WTCR am 11./12. Juni am Hungaroring.

FIA WORLD GAMES: NACH DREI JAHREN ZURÜCK

Die FIA Motorsport Games kehren dieses Jahr zurück, nachdem man 2020 und 2021 pandemiebedingt ausgesetzt hatte. Sie finden vom 26. bis 30. Oktober in Le Castellet statt, und es wird auch wieder einen Tourenwagen-Wettbewerb mit TCR-Autos geben. Bei der einzigen Ausgabe der Motorsport Games 2019 in Vallelunga holte sich hierbei Klim Gavrilov für Team Russland den Titel. Durch die Ukraine-Krise ist diese Nation aber 2022 nicht startberechtigt.

NASCAR XFINITY: REDDICK SIEGT VOR BYRON

Die Cup-Stammpiloten Tyler Reddick und William Byron fuhren in der zweiten Liga in Texas zum Sieg sowie P2. Bester Xfinity-Stammpilot war Sam Mayer auf P3. Das Rennen war geprägt von vielen Drehern und Unfällen, die auch viele Top-Fahrer trafen. A.J. Allmendinger verteidigte mit P9 die Tabellenführung.

NASCAR TRUCKS: ERSTER SAISONSIEG FÜR FRIESEN

Nach zuletzt vier Finishes außerhalb der Top 10 beendete Stewart Friesen seine Durststrecke und konnte sich in Texas seinen ersten Saisonsieg sichern. Sein insgesamt erst dritter Triumph – und der erste seit 2019 – spült ihn bis auf P4 der Tabelle nach vorn. Die Gesamtführung übernimmt John Hunter Nemechek (P6).

Audi-Pilot Tom Coronel holte mit der Pole, einem Sieg sowie P5 die meisten Punkte in Frankreich

TCR EUROPE

Audi feiert Doppel

Tom Coronel und Viktor Davidovski sorgten in Le Castellet dafür, dass Audi gleich zwei Laufsiege bejubeln konnte. In der Tabelle führt mit Franco Girolami ein weiterer Fahrer der Ingolstädter.

Von: **Michael Bräutigam**

Wenn einer sich so richtig über Erfolge feiern kann, ist das sicher Tom Coronel. Mit seinen mittlerweile 50 Jahren und in seinem 33. Motorsportjahr befindlich, strahlt er noch immer die Energie und Freude aus, die selbst aufstrebende Talente heutzutage oft vermissen lassen. „Das war kein schlechter Tag“, war da fast noch eine harmlose Aussage des Niederländers – wäre da nicht dieses breite, schelmische Grinsen.

Tatsächlich erlebte Coronel den perfekten Samstag: Am Vormittag sicherte er sich die Pole-Position, hatte mit den Target-Hyundais von Felice Jelmini und Josh Files aber scheinbar starke Konkurrenz direkt im Nacken. Am Start zum Samstagsrennen aber blieb Files fast stehen, und auch der Italiener musste sich in der Einfahrt zur ersten Kurve hinter Coronel einreihen. Der fuhr danach ganz souverän seinen Stiefel herunter. Später gab es sogar noch Schützenhilfe von Comtoyou-Teamkollege Franco Girolami, der sich vom fünften Startplatz bis auf Platz 2 nach vorn gearbeitet hatte.

Halder: Zwei Motorschäden

Der Tabellenführer war damit mehr als zufrieden. „Ich bin sehr glücklich, Danke ans gesamte Team“, freute sich der Argentinier. Jelmini, der fehlenden Topspeed beklagte, landete auf P3.

Auch die Honda-Teams Brutal Fish und Halder Motorsport hatten mit fehlendem Topspeed zu kämpfen. „Uns fehlen 9 km/h“, konstatierte Mike Halder, der als Tabellen-Dritter und maximalem Erfolgsballast angereist war.

Teamkollege und Auftaktsieger Jack Young konnte mit P6 im



Das Halder-Team hatte in Le Castellet wenig Grund zur Freude: Platz 10 im Samstagsrennen für Mike Halder war das einzige Highlight eines schwierigen Wochenendes.

Qualifying gut leben, fiel dann aber im ersten Lauf mit Motorschaden aus. Dadurch und durch einen späten Reifenschaden von Mat'o Homola (Hyundai) rutschte Mike Halder immerhin noch in die Top 10. Auch ihn ereilte übrigens ein Motorschaden, allerdings erst in der letzten Kurve, sodass er noch ins Ziel rollte.

In einer Nachtschicht mussten also bei den Halders gleich zwei Motoren gewechselt werden, was beide Autos ans Ende des Grids für Sonntag bugsierte. Mike fiel dort mit einem Schaden an der Aufhängung aus, Young holte auf P13 fünf Zähler und Michelle Halder erkämpfte mit P15 ihren einzigen Punkt des Wochenendes.

An der Spitze strahlte auch am Sonntag ein Audi-Pilot. Der eigentliche Gentlemen-Fahrer Viktor Davidovski in einem weiteren Comtoyou-RS 3 hatte sich mit P10 im Quali die Reversed-Pole gesichert und fuhr einen erstaunlich ungefährdeten Start-Ziel-Sieg ein. „Es war der erste Sieg in meiner Karriere, ich könnte nicht glücklicher sein“, sagte der Nordmazedonier. Dahinter fuhr Klim Gavrilov im Volcano-Cupra ebenso ungefährdet auf Platz 2.

Um P3 ging es munterer zur Sache: Coronel hatte sich diesen schon erobert, verließ dabei aber die Strecke und musste Pepe Oriola (Honda) wieder gewähren lassen. Dabei schlüpfte auch Girolami noch knapp mit durch. ■

LE CASTELLET, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Coronel/Audi	10 Runden
2.	Girolami/Audi	+ 0,798 s
3.	Jelmini/Hyundai	+ 1,483 s
4.	Filippi/Cupra	+ 1,851 s
5.	Gavrilov/Cupra	+ 4,684 s
6.	Davidovski/Audi	+ 11,457 s
7.	Oriola/Honda	+ 12,404 s
8.	Files/Hyundai	+ 12,702 s
9.	Baldan/Hyundai	+ 16,418 s
10.	Mike Halder/Honda	+ 18,793 s

LE CASTELLET, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Davidovski/Audi	10 Runden
2.	Gavrilov/Cupra	+ 0,502 s
3.	Oriola/Honda	+ 2,407 s
4.	F. Girolami/Audi	+ 3,229 s
5.	Coronel/Audi	+ 3,383 s
6.	Filippi/Cupra	+ 4,613 s
7.	Callejas/Cupra	+ 9,331 s
8.	Jelmini/Hyundai	+ 9,504 s
9.	Galás/Hyundai	+ 13,014 s
10.	Baldan/Hyundai	+ 15,240 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Franco Girolami (RA)	133
2.	Tom Coronel (NL)	120
3.	Klim Gavrilov (RUS)	109
4.	Pepe Oriola (E)	96
5.	John Filippi (F)	90
6.	Isidro Callejas (E)	79
7.	Viktor Davidovski (NMK)	78
8.	Josh Files (GB)	77
9.	Mike Halder (D)	69
10.	Jack Young (GB)	66



Doppelsieg für Bäckman – und für die Hyundai Veloster von ROJA Motorsport am Sonntag von Spielberg

ADAC

Zweimal Bäckman

Jessica Bäckman (Hyundai) hat sich am Red Bull Ring einen Doppelsieg gesichert und sich damit bis auf einen Punkt an Tabellenführer Martin Andersen (Honda) geschoben.

Von: **Michael Bräutigam**

Das schnellste Auto des Wochenendes hatte der Litauer Jonas Karklys. Dessen Hyundai vom NordPass-Team wurde vom Piloten zweimal zur Quali-Bestzeit gefahren, belohnt wurde der Speed aber nur teilweise. Im ersten Rennen musste er von hinten starten, weil man vorm Qualifying den Motor wechseln musste. Die Aufholjagd in einem sehr munteren Tourenwagen-Rennen endete auf dem fünften Platz.

Tags darauf konnte er die Pole dann in die Führung umsetzen und war scheinbar sicher auf dem Weg zum ersten Saisonsieg. Doch knapp vor Rennhalbzeit löste sich ein Schlauch im Bereich das Ladeluftkühlers, und der frühe Leader wurde zurückgereicht. Zwar konnte er die Box aufsuchen und dort der Fehler schnell behoben werden, mehr als P10 war aber nicht drin.

So jubelten eben andere, allen voran Jessica Bäckman. Die Auftaktsiegerin von Oschersleben erbte die Pole fürs Samstagsrennen und kam so gut weg, dass die Rennleitung einen Frühstart feststellte. Auch wenn das Team mit der Einschätzung nicht einverstanden war – auch zu Redaktionsschluss noch nicht –, setzte es eine Fünf-Sekunden-Zeitstrafe. Die Schwedin hatte also die Mammutaufgabe vor sich, den entsprechenden Zeitabstand zu ihren Verfolgern herauszufahren.

Engstler-Fahrer kollidieren

Mit ihrem sehr gefühlvollen Fahrstil zog sie vor allem in der zweiten Rennhälfte davon und kreuzte letztlich mit 7,6 Sekunden Vorsprung den Zielstrich. „Nach der Strafe wusste ich, dass ich pushen muss. Als mein Ingenieur mir dann gesagt hat, dass ich sieben Sekunden vorne bin, konnte ich es erst nicht glauben“, berichtete Bäckman. Ihr Ingenieur und gleichzeitig Fahrercoach ist übrigens kein Geringerer als Marc Basseng, der am Wochenende wieder für Hyundai beim 24h-Rennen am Nürburgring ins Lenkrad greift.

> „Nach der Strafe wusste ich, dass ich pushen musste. Als mein Ingenieur mir dann gesagt hat, dass ich sieben Sekunden vorne bin, konnte ich es erst nicht glauben.“
>
> Jessica Bäckman

Am Sonntag entstand nach dem Karklys-Pech ein Vierkampf um den Sieg. Ladniak führte vor Engstler-Teamkollege Andersen, Bäckman und ihrem Teamchef bei ROJA Motorsport, Robin Jahr. Wieder war es die zweite Rennhälfte, in der Bäckman richtig pushen konnte. Dabei setzte sie Andersen so sehr unter Druck, dass der seinen Bremspunkt verpasste und in Ladniak rutschte. Der Pole rutschte ins Kiesbett und dadurch auf Platz 4, Andersen erbte die Führung. Doch die Freude währte nur kurz: Die Rennleitung entschied, dass er sich wieder hinter Ladniak einsortieren muss, so hatte ROJA plötzlich eine Doppelführung.

Die sollte dann auch bis ins Ziel Bestand haben. Für Jahr war es der erste Podestplatz in der TCR. „Ein wenig Glück gehört natürlich dazu, aber hier nun einen Doppelsieg zu feiern, ist ein unglaubliches Gefühl“, freute er sich. Andersen rang Ladniak erneut nieder – diesmal gewollt – und rettete mit P3 auch die knappe Tabellenführung. Weiter geht es für die TCR Germany am 18./19. Juni beim ADAC Racing Weekend am Salzburgring. ■

SPIELBERG, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Bäckman/Hyundai	20 Runden
2.	Ladniak/Honda	+ 2,634 s
3.	Andersen/Honda	+ 8,346 s
4.	Sing/Hyundai	+ 9,310 s
5.	Karklys/Hyundai	+ 9,728 s
6.	Jahr/Hyundai	+ 12,525 s
7.	Gruhn/Audi	+ 12,680 s
8.	Kircher/Hyundai	+ 13,302 s
9.	Hertner/Honda	+ 27,518 s
10.	Rosowski/Audi	+ 1.31,375 min

SPIELBERG, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Bäckman/Hyundai	20 Runden
2.	Jahr/Hyundai	+ 1,139 s
3.	Andersen/Honda	+ 5,125 s
4.	Ladniak/Honda	+ 6,651 s
5.	Radermecker/Holden	+ 9,101 s
6.	Gruhn/Audi	+ 9,417 s
7.	Rosowski/Audi	+ 59,809 s
8.	Hertner/Honda	+ 1.37,076 min
9.	Maurer/Holden	+ 1 Runde
10.	Karklys/Hyundai	+ 1 Runde

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Martin Andersen (DK)	108
2.	Jessica Bäckman (S)	107
3.	Jonas Karklys (LT)	87
4.	Szymon Ladniak (PL)	80
5.	Robin Jahr (D)	50
6.	René Kircher (D)	48
7.	Roland Hertner (D)	40
8.	Patrick Sing (D)	37
9.	Max F. Gruhn (D)	34
10.	Kai Rosowski (D)	29



DUCATI

Ducati-Werkspilot Jack Miller hat sich nach einem zähen Saisonstart als Zweiter in Le Mans zurückgemeldet. Der 27-jährige Australier spricht über die Schwierigkeiten, die die MotoGP 2022 mit sich bringt.

Von: **Imre Paulovits**

Wie sehen Sie Ihren zweiten Platz in Le Mans?
Es war großartig, wieder auf dem Podest zu stehen, nachdem ich in den beiden letzten Rennen davor zwar gekämpft hatte, wie ich nur konnte, aber nicht dahinkam. Ich hatte einen sehr guten Start und habe danach als Erster in die erste Schikane einbiegen können. Es war schon etwas gruselig, mit beiden Fahrhöhenverstellungen unten durch die erste schnelle Kurve zu fahren, aber irgendwie habe ich es hinbekommen. Dann flog in der zweiten Runde plötzlich Álex Rins quer durch das Kiesbett und vor mein Motorrad, da habe ich sicherlich drei Zehntel verloren. Er hat aber einen super Job gemacht, als er versucht hat, aus unserer Spur zu gehen und dabei gestürzt ist, um alle anderen sicher zu wissen. Pecco hat mich gleich zu Beginn überholt, es schien, dass er einen etwas besseren Speed hatte. Ich hatte zwar guten Grip, aber ich konnte speziell auf der rechten Seite nicht richtig pushen. Ich hatte den weichen Vorderreifen gewählt, weil ich für den ein Gefühl hatte, während ich mit dem Medium nicht zurechtkam. Jedes Mal, wenn ich ihn draufgemacht habe, bin ich gestürzt. Zweimal von zwei Versuchen, ich wollte es nicht drei von drei werden lassen. Der weiche hat sich zwar mehr bewegt, aber ich habe zumindest verstanden, wo ich mit ihm dran bin. Ich hatte mit ihm gewusst, wie weit ich ihn wo pushen kann. Es haben sich auch nicht wenige gewundert, als sie mich damit in der Startaufstellung gesehen haben. Später kam Bastianini und hat mich überholt. Als er begann, sich mit Pecco zu duellieren, spürte ich, dass meine Reifen noch gut waren, ich kam ihnen auch näher. Dann kam von hinten Aleix Espargaró, und es wurde eine harte Zeit. Es war ein Déjà-vu, denn in Jerez hatte ich Marc Márquez hinter mir, jetzt ihn. Ich habe es aber geschafft, fehlerfrei zu bleiben und

Jack Miller (l.) und Enea Bastianini auf dem Podest: Wird ihm der Italiener den Platz im Ducati-Werksteam wegnehmen?

DUCATI

„Wieder vor so vielen Fans zu fahren, gab Gänsehaut“

ihn hinter mir zu halten. Mit Enea konnte ich nicht mithalten, aber der zweite Platz hat mich schon glücklich gemacht.

Haben Sie den Sturz Ihres Teamkollegen gesehen?
Pecco hatte eine sehr gute Pace, deshalb habe ich ihn auch ziehen lassen. Natürlich hätte ich ihm die Linie zumachen können, dann wäre er nicht vorbeigekommen, aber warum sollte ich ihm das Rennen zerstören? Ich hatte eher gedacht, dass wir zusammenarbeiten und uns von den anderen absetzen können. Er hatte dann schon vor dem Sturz Momente. Er ist immer sehr schnell am Ende der Rennen. Er arbeitet sehr präzise, und er kann sehr gut mit den Reifen umgehen. Er hat bis dahin auch diesmal keinen Fehler gemacht. Ich habe gesehen, dass er in den Runden zuvor öfters in Turn 8 nah an die Curbs herankam und mir schon gedacht, dass er beginnt, vorne Reifenprobleme zu bekommen. Und ich hatte zuvor bereits gespürt, wie mein Vorderreifen nachlässt. Als dann Enea von hinten kam, hatte ich schon das Gefühl, dass etwas passieren würde. Pecco hat ihn zurücküberholt, dafür musste er weit ausholen, danach ist er in Turn 8 hinausgetragen worden. Dann hat er im letzten Abschnitt einen Fehler gemacht. Es tut mir leid für ihn. Außerdem hätten wir sonst mit drei Ducatis auf dem Podest gestanden. Aber es sollte wohl nicht sein.

Worin war die Ducati in Le Mans so stark?
Schon am Samstagmorgen hatte ich mit Pecco gesprochen, und er fühlte genau wie ich, dass es fast unwirklich ist, wie schnell wir in Le Mans fahren können. Wir hatten viel Grip und konnten den Reifen auf sehr gute Art nutzen. Es gibt in Le Mans so viele Kurven, wo man in Schräglage beschleunigen muss, und da ist es wichtig, Grip zu haben. Wir hatten diesmal fast zu viel. Am Nachmittag, wo es heiß wurde, war es schwieriger, die Zeit zu finden, aber da ich aus dem Vormittagstraining so schnell war, haben ich gewusst, dass ich diese Rundenzeit draufhabe. Und so wusste ich auch, dass es helfen würde, wenn im Qualifying jemand vor mir fährt. Da war Pecco in der Box neben mir genau das richtige Opfer. Als ich gesehen habe, wie sein Motorrad aus der Box geschoben wird, habe ich meinen Mechanikern gesagt, sie sollten sich beeilen. Ich bin dann 1.31,5 gefahren. Aber ihn in seiner schnellsten Runde vom Logenplatz aus zu sehen, war schon imposant. Er ist Turn 6 komplett mit einem schwarzen Strich gefahren. Selbst als ihm der Vorderreifen etwas weggerutscht ist, hat er es geschafft, ihn wieder einzufangen. Es war beeindruckend, das zu sehen, und ich wusste, dass mein Motorrad an der Stelle so ziemlich das Gleiche macht. Aber die Pace an diesem Wochenende war superheiß, es sind viele richtig gut gefahren. Der Rundenrekord hat seit 2018 bestanden. Dass er schon in FP3 unterboten wurde, sagt schon alles. Dazu war auch die Rennpace sehr hoch.

> „Enea Bastianini hat dieses Jahr bereits drei Rennen gewonnen, er macht einen fantastischen Job. Und er ist Italiener. Was will Ducati da noch mehr?“
>
> Jack Miller

Wodurch ist die Ducati GP22 nun besser geworden?
Wenn ein neues Motorrad kommt, und das davor ist man zwei Jahre gefahren, wird sich das neue immer anders anfühlen. Nicht unbedingt schlecht, aber anders. Das muss man verstehen. Es dauert auch seine Zeit, bis man etwas entwickelt. Es ist normal, dass jedes Motorrad besser wird, je länger man dran arbeitet. Das war schon immer so.

Wie war es, wieder vor so vielen Fans zu fahren?
Es war wirklich eine fast unwirkliche Menge. Es hat ewig gedauert, bis ich die Auslaufrunde beenden konnte. Wir hatten fast schon vergessen, wie es vor der Corona-Zeit war. Allein das Gefühl, wieder von ihnen umgeben zu sein, brachte Gänsehaut mit sich.

In Turn 1 sind Johann Zarco und Álex Rins mit sehr hohem Tempo durchs Kies wieder auf die Strecke gekommen. Sollte man da nicht mehr Asphalt hinmachen?
Es ist an dieser Stelle nicht einfach. Man versucht, so viel von der Strecke zu nutzen wie möglich, um die richtige Linie zu haben. Wenn man dann aber beim Bremsen die weiße Linie trifft, rutscht einem das Vorderrad weg. Wenn man jetzt noch Asphalt außen ansetzt, müsste man auch die Wand noch 200 Meter weiter nach hinten setzen, sonst wird man bei einem Sturz nicht ausreichend abgebremst. Nachdem ich an dem Wochenende in Le Mans zweimal gestürzt bin muss ich auch sagen, dass sie erstklassigen Kies im Vergleich zu anderen Strecken haben. Meine Jungs haben gezaubert, dass sie meine Motorräder wieder hinbekommen haben. Auf Strecken wie Jerez oder Portimão, wo der Kies gröber ist, hätten sie es nicht geschafft. Ich bin in Turn 7 gestürzt, was nicht die beste Stelle ist, aber das Motorrad war nicht zu sehr zerstört. Eine Rennstrecke ist immer gefährlich. Es kommt aber darauf an, wie man die gefährlichen Punkte kontrolliert. In Le Mans flog mein Motorrad zweimal durchs Kiesbett und ist nicht abgehoben.

Es scheint in der MotoGP immer schwieriger zu werden zu überholen. Wird das zum Problem?
Die Meisterschaft ist sehr hart, überholen ist schwierig, wir sehen eine Menge Berührungen und Stürze. Aber bei so vielen Motorrädern auf einem so hohen Niveau ist das unumgänglich. Mit den Anpresshilfen ist es noch schwieriger geworden. Selbst wenn man jemanden vor sich hat, der deutlich langsamer ist, hat man im Windschatten nicht den gleichen Anpressdruck wie er, und es ist schwierig.

Ihr Freund Enea Bastianini könnte Ihnen den Platz im Ducati-Werksteam wegnehmen, oder?
Man muss nur zwei und zwei zusammenzählen. Er hat dieses Jahr bereits drei Rennen gewonnen, er macht einen fantastischen Job, er ist Italiener. Was will Ducati da noch mehr? Es kommt, wie es kommt, ich bin bislang schon sehr dankbar, dass ich für Ducati fahren konnte.

In Mugello wird die Startnummer von Valentino in Rente geschickt.
Dass die Nummer von Valentino nicht mehr ausgegeben wird, war bereits abzusehen. Die Nummer 46 kann sicherlich in Rente gehen. Dass das mit meiner nicht geschehen wird, kann ich fast garantieren. Ich bin nicht Valentino Rossi, ich muss mir da keine Gedanken drüber machen. ■



Jack Miller

Geburtstag: 18. Januar 1995
Geburtsort: Townsville (AUS)
Herkunftsland: Australien

WM-KARRIERE
2011: 125GP, Aprilia/KTM (–)
2012: Moto3, Honda (23.)
2013: Moto3, FTR-Honda (7.)
2014: Moto3, KTM (2.)
2015: MotoGP, Honda (19.)
2016: MotoGP, Honda (18.)
2017: MotoGP, Honda (11.)
2018: MotoGP, Ducati (13.)
2019: MotoGP, Ducati (8.)
2020: MotoGP, Ducati (7.)
2021: MotoGP, Ducati (4.)
2022: MotoGP, Ducati (zurzeit 5.)

HOBBYS
Motocross, Angeln

Francesco Bagnaia mit abgesenkter Front und Heck: Mehr Beschleunigung

DUCATI

Quo vadis, MotoGP?

Durch die neueste Entwicklung in der MotoGP geraten Bremsen und Reifen an ihre Grenzen, Überholen wird immer schwieriger. Fachleute rufen bereits nach einer Regeländerung. Muss die wirklich sein?

Von: **Imre Paulovits**

Bislang können wir uns über diese MotoGP-Saison nicht beklagen. Neue Sieger, neue Namen auf dem Podest und ein Rennen mit unerwarteterem Ausgang als das andere. Dazu gibt es an jedem Wochenende einen neuen Runden- oder Geschwindigkeitsrekord – oder gleich beides. Aber es ist sehr dünnes Eis. Immer öfter hören wir die Fahrer darüber klagen, dass die Vorderreifen überhitzen und sie auf Abstand zu ihrem Vordermann gehen müssen. In Le Mans gaben viele an, dass es einfach unmöglich war, an Stellen zu überholen, wo es früher gang und gäbe war. Brembo entwickelt mit Hochdruck neue Bremsanlagen, die noch mehr Hitze abführen können, um der gewaltigen kinetischen Energie Herr zu werden, aber mehr als die 355 mm große Karbon-Bremsscheibe, die dieses Jahr neu ins Angebot genommen wurde, passt nicht ins Vorderrad.

In Le Mans gab es Horrorszenen, weil Fahrer in der schnellen Turn 1 von der Strecke abkamen, durch das Kiesbett schossen und auf der anderen Seite wieder rauskamen, wo sich ihr Weg mit den Fahrern kreuzte, die deutlich langsamer aus der Schikane kamen. Zu all dem haben zwei Entwicklungen beigetragen: die aerodynamischen Anpresshilfen und die Fahrwerksabsenkung, durch die die Maschinen noch effektiver beschleunigen können, mit mehr Tempo in der Bremszone ankommen, und weil der Reifen mehr Anpressdruck hat und der Schwerpunkt gesenkt ist, auch noch härter gebremst werden können. Insider Simon Crafar, einst selbst GP-Sieger in der Königsklasse, der als Fachkommentator ein besonders enges Verhältnis zu den Fahrern pflegt und ihre Wünsche und Sorgen genau versteht, hat es schon zu Beginn des Jahres klar formuliert: „Ich würde die Flügel und die Fahrwerksabsenkungen komplett verbieten. Sie machen die Show nicht besser, sondern verbessern nur die Rundenzeiten, indem sie Teile und auch die Fahrer über Gebühr belasten. Ich möchte keine schönen, traditionsreichen Strecken aus dem Kalender gestrichen sehen, nur weil die MotoGP-Geschosse so schnell geworden sind, dass ihnen dort der Platz ausgeht."



MOTOGP

Brad Binder mit abgebrochenem Flügel in Le Mans: Abenteuerliches Fahrgefühl

MotoGP-Technik-Direktor Danny Aldridge hat bereits bei der Bekanntgabe, dass die Fahrwerksabsenkungen vorne ab 2023 nur noch beim Start und nicht mehr während der Fahrt aktiviert werden dürfen, bereits angestoßen, was den Regelhütern nicht gefällt. „Weil das laut Regelwerk alles manuell betätigt werden muss und nicht elektronisch automatisiert werden darf, haben die Fahrer alle Hände voll zu tun und müssen sich auf viel mehr konzentrieren. Wir dürfen das nicht unendlich ausschweifen lassen."

Zurück zu den Wurzeln?

Aber ist es nicht die Spannung, die besten Fahrer immer neue Barrieren und Rekorde überwinden zu sehen, weshalb die Zuschauer zu den Rennen kommen? Das mag sein. Aber wenn man sich genau vor Augen führt, was sie eigentlich sehen und was sie hinterher in Erinnerung behalten, sind es klar die Zweikämpfe, die Überholmanöver und die Emotionen, die nach einem so erkämpften Sieg frei werden. Ob das Motorrad nun 340 oder 360 km/h fährt und in 2,4 oder 2,6 Sekunden von null auf hundert beschleunigt, werden sie mit dem bloßen Auge nicht erkennen, nur die Geschwindigkeitsunterschiede zueinander. Und da kann in diesem Fall weniger oft mehr sein. ■



Werden die Fans auch ohne Valentino Rossi nach Mugello kommen?

MOTOGP

Scheideweg

Skeptiker prognostizierten der Motorrad-WM nach dem Rücktritt von Valentino Rossi einen drastischen Zuschauer-Rückgang. In Mugello wird sich beweisen, ob dies wahr ist.

Von: **Imre Paulovits**

Ganz wohl zumute war es Dorna-CEO Carmelo in seiner Haut wohl kaum, als Valentino Rossi letztes Jahr seinen Rücktritt verkündete und in Valencia auch feierlich von der Bühne abtrat. Weltweit sah es so aus, als würde der Großteil der Fans nur zu den Rennen kommen, um sein Idol zu sehen, denn fast an jeder Rennstrecke waren die gelben Kappen und Shirts in der absoluten Überzahl auf den Tribünen. Ein besonderes Pulverfass in dieser Hinsicht war der Italien-GP in Mugello. Und hier wird sich zeigen müssen, wie viele noch ohne den Superstar kommen. Es wurde vorgesorgt: Rossis Startnummer 46 wird in einer feierlichen Zeremonie eingezogen, der der neunfache Weltmeister beiwohnen wird. Aber reicht es, um die Scharen zur Strecke zu locken? In Le Mans waren mehr Zuschauer an der Strecke als vor der Pandemie, allerdings hat Frankreich auch einen MotoGP-Weltmeister, den alle sehen wollten. In Mugello steht die WM hingegen an einem Scheideweg. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Ducati hatte verlautbart, dass die Entscheidung über den zweiten Fahrer des Werksteams neben Francesco Bagnaia im Juni gefällt wird. Enea Bastianini liegt derzeit im Rennen gegen Jack Miller und Jorge Martín klar vorn. Mit seiner typisch lässigen Art warf er ein, dass Bagnaia sicherlich lieber Jack Miller als Teamkollegen hätte, da er schnell ein Problem für seinen italienischen Landsmann werden würde.

MOTORRAD-WM/ SUPERBIKE-WM

Ein scheinbar ewiger Rekord könnte bald fallen. Der 15-fache Weltmeister Giacomo Agostini hat in seiner Karriere 122 GP-Siege in den Klassen 350 und 500 ccm gesammelt, dazu einen in der Formel 750, macht insgesamt 123 WM-Siege bei Straßenrennen. Jonathan Rea hat in Estoril seinen 117. Superbike-WM-Sieg eingefahren, dazu hat er drei Siege in der Supersport-WM, macht insgesamt 120. Schon in Misano in drei Wochen könnte er daher mit Ago gleichziehen.

MOTOGP

Dass seine beiden MotoGP-Rookies Remy Gardner und Raúl Fernández sich in der MotoGP schwertun, hat Teamchef Hervé Poncharal dazu bewegt, ihnen zu sagen, dass sie schon weiterkommen, wenn sie nur ihr Ego hinten anstellen.

Vorschau GP von Italien

ZEITPLAN

GP Italien/Mugello (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 27. Mai 2022		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 28. Mai 2022		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 29. Mai 2022		
9.00–9.10	Moto3	Warm-up
9.20–9.30	MotoGP	Warm-up
9.40–10.00	Moto2	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 20 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 21 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 23 Rdn.

STATISTIK

GP Italien/Mugello

Sieger 2021
Moto3: Dennis Foggia (I), Honda
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha

Pole-Position 2021
Moto3: Tatsuki Suzuki (J), Honda, 1.56,001 (= 162,7 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.50,723 (= 170,5 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.45,187 (= 179,5 km/h)

Schnellste Runde 2021
Moto3: Sergio Garcia (E), GasGas, 1.57,188 (= 161,1 km/h)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex , 1.51,208 (= 169,7 km/h)
MotoGP: Johann Zarco (F), Ducati, 1.46,810 (= 176,7 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Fabio Di Giannantonio (I), Honda, 1.56,628 (= 161,8 km/h) (2018)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex , 1.51,208 (= 169,7 km/h) (2021)
MotoGP: Johann Zarco (F), Ducati, 1.46,810 (= 176,7 km/h)(2021)

STAND DER MOTORRAD-WM 2022

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	102
2.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	98
3.	Enea Bastianini (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21	94
4.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	69
5.	Jack Miller (AUS)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	62
6.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	62
7.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	56
8.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	56
9.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	56
10.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	54

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Celestino Vietti (I)	Mooney VR46 Racing Team	Kalex	108
2.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	92
3.	Arón Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex	89
4.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	70
5.	Augusto Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	69
6.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	66
7.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	61
8.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex	57
9.	Jorge Navarro (E)	Flexbox HP40	Kalex	52
10.	Bo Bendsneyder (NL)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex	36

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Sergio Garcia (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	112
2.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	95
3.	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	95
4.	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	89
5.	Ayumu Sasaki (J)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	75
6.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM	70
7.	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	58
8.	Carlos Tatay (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	52
9.	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda	38
10.	Kaito Toba (J)	CIP Green Power	KTM	37

Die üblichen Verdächtigen: Jonathan Rea (#65) vor Álvaro Bautista (#19) und Toprak Razgatlioglu setzten sich schnell ab

Die drei Musketiere

KAWASAKI

Wieder waren Weltmeister Toprak Razgatlioglu, Ex-Weltmeister Jonathan Rea und WM-Leader Álvaro Bautista eine Klasse für sich. Bautista konnte das erste Rennen gewinnen, Rea mit zwei Super-Kämpfen die beiden anderen.

Von: **Imre Paulovits**

Er will es einfach wissen. Jonathan Rea ist mit seinen 35 Jahren in der besten Form, in der er wohl jemals war. Die Konkurrenz von Toprak Razgatlioglu und Álvaro Bautista hat den ehrgeizigen Nordiren dazu gepusht, sich körperlich und mental noch besser vorzubereiten als je zuvor, um seinen verlorenen WM-Titel zurückzuerobern. In Estoril wurde dies mit der Pole-Position, zwei Siegen und neuem Rundenrekord belohnt. Doch es war die Art, wie Rea fuhr, die beeindruckte. Seine Aggressivität und sein Killerinstinkt brachten ihn in den knallhart umkämpften Rennen an die Spitze, als die Zielflagge fiel.

Dabei wurde erneut schnell klar, dass Álvaro Bautista und Toprak Razgatlioglu wieder auf Augenhöhe mit dem sechsfachen Weltmeister sein würden. Im ersten Rennen lieferten sich zunächst Rea und Razgatlioglu an der Spitze ein unerbittliches Duell und berührten sich dabei mehrfach. Doch dann fand Bautista seine Pace und holte immer weiter auf. Nach einem Bremsduell mit Razgatlioglu wurde Rea dann in Turn 1 etwas herausgetragen. Bautista war bereits nah genug dran, um ihn zu überholen. „Im Gegensatz zu den beiden anderen hatten wir hinten auf den härteren Pirelli SC0 gesetzt. Doch dann wurde es wärmer, und der weichere SCX funktionierte besser", gab Rea zu. „Mein Hinterreifen ließ nach, und ich hatte keinen Grip mehr." Bautista holte auch Razgatlioglu ein. Und während dieser beim Herausbeschleunigen aus der Zielkurve zu viel Wheelie hatte, brachte Bautista die Leistung der Ducati voll auf den Boden und stürmte zum Sieg. „Er powerte so an mir vorbei, dass ich das Gefühl hatte, ich wäre auf einer 600er", wunderte sich der Weltmeister.

Im Superpole-Race bei abtrocknender Strecke hatte Razgatlioglu schon den Sieg vor Augen, doch dann rutschte ihm in der letzten Runde in der Schikane das Vorderrad weg.

Save des Jahres

Er konnte das Bike mit Knie und Ellbogen zwar wieder aufrichten, doch Rea schlüpfte vorbei. Razgatlioglu setzte gleich zum Gegenangriff an, Rea ließ sich jedoch nicht mehr verdrängen. Im zweiten Rennen kämpfte Rea in der letzten Runde dann Bautista nieder. In Turn 7 drückte er sich innen vorbei, doch Bautista konterte beim Beschleunigen. In der Schikane machte sich Rea wieder heran, und obwohl ihm bei leichtem Nieselregen in der Zielkurve das Hinterrad wegrutschte, konnte er den Slide so abfangen, dass Bautista auch die schiere Leistung der Ducati nicht mehr nach vorne brachte. ■



DUCATI

Sieg dank Power: Das erste Rennen entschied Álvaro Bautista für sich



KAWASAKI

Auch in Estoril standen in allen drei Rennen dieselben drei auf dem Podest

Supersport-WM

Aegerter immer vorn

In Estoril war gegen Supersport-Weltmeister Dominique Aegerter erneut kein Kraut gewachsen. Er gewann beide Rennen und sucht nach einer Möglichkeit, 2023 in der Superbike-WM zu fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Die Form von Dominique Aegerter ist unglaublich. Frisch von seinem Sieg in der MotoE in Le Mans gekommen, stanzte er bei der SuperPole einen neuen Rundenrekord in den Asphalt von Estoril und war dabei mehr als acht Zehntelsekunden schneller als der Rest!

Die Abstimmung, die das Ten-Kate-Team zusammen mit dem erfahrenen Schweizer ausgetüftelt hatte, und seine Pace machten ihn für die Konkurrenz unantastbar. Während der Kampf um die Plätze tobte, setzte er sich vorne ab und gewann das erste Rennen nach Belieben. Im zweiten zeigte er dann, dass ihn auch Wetterkapriolen nicht aufhalten können, und bei immer wieder einsetzendem leichtem Regen behielt er die Oberhand und gewann sein fünftes Supersport-WM-Rennen in Folge.

Im ersten Rennen kämpfte sich zwar Auftakt-Sieger Lorenzo Baldassarri auf den zweiten Platz vor. Kyle Smith nutzte aber die wechselnden Bedingungen im zweiten und sicherte sich den zweiten Platz hinter Aegerter, während Baldassarri noch Yari Montella niederkämpfte und Dritter wurde. Aegerter hat nach sechs Rennen bereits 44 Punkte Vorsprung. Neben der Titelverteidigung will er alles dransetzten, sich für einen Superbike-WM-Platz für 2023 zu empfehlen. ■



TEN KATE RACING

Dominique Aegerter in Estoril: Niemand kam in die Nähe des Weltmeisters

Superbike-WM

Redding wird besser

Während sich Michael van der Mark erneut verletzte, kommt Scott Redding langsam besser mit der BMW zurecht und fuhr in die zweite Reihe.

Von: **Imre Paulovits**

Das Wochenende begann für das BMW-Werksteam mit einem Paukenschlag. Gleich im ersten freien Training stürzte Michael van der Mark und zog sich rechts einen Oberschenkelhalsbruch zu. Das ist eine komplizierte Verletzung, die auch bei modernsten Heilungsmethoden und trotz sofortiger OP in Lissabon am Freitagabend Monate der Regeneration braucht. So konzentrierte sich alles auf Scott Redding, der durch die kurze Rückkehr von Van der Mark in Assen so viele Tipps von dem Holländer bekam, dass er sich mit der BMW seither etwas wohler fühlt. Der 29-jährige Brite fuhr in der Superpole auf den vierten Startplatz. Im ersten Rennen, wo er zum 50-jährigen Jubiläum von BMW M im São-Paolo-Gelb der legendären BMW M1 fuhr, lag er in den Top 5, bis sein Vorderreifen nachließ und er als Achter ins Ziel kam. Im Superpole-Race wurde er Siebter, im zweiten Rennen Elfter. Loris Baz brachte die Bonovo-BMW im ersten Rennen auf P10, Eugene Laverty auf P15. Im Superpole-Race stürzten beide, im zweiten Rennen wurden sie 12. und 14. ■



BMW

Scott Redding: In den Farben der M 1000 RR Sonder-Edition Siebter

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Honda ist mit seinen beiden jungen Piloten weiter im Vormarsch. Im ersten Rennen lieferten sich Iker Lecuona und Xavi Vierge einen harten Kampf um Platz 5, bei dem sich Vierge in der letzten Runde durchsetzen konnte. „Ich konnte ihn einige Runden studieren und so in der letzten Runde die Oberhand gewinnen", gestand der 25-jährige Spanier. Im Superpole-Race stürzte Vierge, während Lecuona auf Intermediates setzte, zwischenzeitig Álvaro Bautista hart bedrängte und schließlich Vierter wurde. Von dieser Position aus startend wurde Lecuona im zweiten Rennen Sechster, Vierge brachte seine Honda als Neunter ins Ziel.

SUPERSPORT-WM

IDM-Meister Patrick Hobelsberger, der die Supersport-WM-Saison hoffnungsvoll begonnen hatte, stürzte vor zwei Wochen bei einem Training auf dem Slovakiaring und brach sich die linke Hand. Der 25-Jährige biss auf die Zähne und versuchte in Estoril, mit der Kallio-Yamaha-R6 zu fahren, doch nach dem ersten freien Training musste er einsehen, dass es keinen Sinn hatte. Nun will er für Misano wieder fit sein.

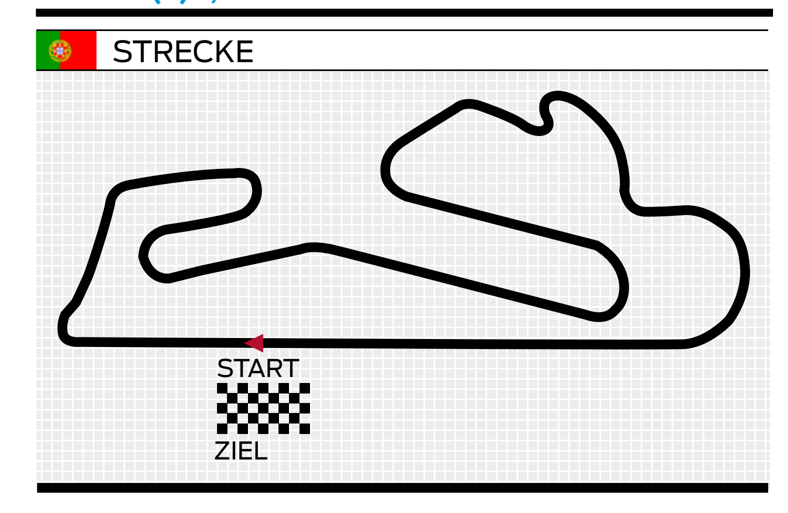
SUPERSPORT-WM

Maximilian Kofler stellte die Ducati Panigale V2 des CM Racing Teams auf den 22. Startplatz. Im ersten Rennen bekam er allerdings Probleme, das Motorrad ließ sich immer schlechter fahren, bis er nach vier Runden an die Box fuhr. Im zweiten Rennen kämpfte sich der 21-jährige Österreicher bis auf den 16. Platz vor und verpasste seinen ersten Supersport-WM-Punkt um nur eine Zehntelsekunde. „Das war natürlich bitter, aber insgesamt war das Wochenende wieder ein kleiner Schritt nach vorne. Es war im zweiten Rennen nicht leicht, durchzufahren. Nun geht es hoffentlich weiter bergauf", übt sich der Klassenneuling in Optimismus.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

ESTORIL (P) 4,182 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.35,346
2.	Razgatlioglu	1.35,437
3.	Bautista	1.35,963
4.	Redding	1.35,979
5.	Locatelli	1.36,198
6.	Rinaldi	1.36,236
7.	Lecuona	1.36,433
8.	Lowes	1.36,538
9.	Laverty	1.36,659
10.	Mahias	1.36,674
11.	Vierge	1.36,747
12.	Baz	1.36,755
13.	Nozane	1.36,980
14.	Bassani	1.37,015
15.	Bernardi	1.37,105
16.	Fritz	1.37,124
17.	Fores	1.37,521
18.	Ponsson	1.37,775
19.	Mercado	1.37,867
20.	Syahrin	1.38,065

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	161 Punkte
2.	Rea	144
3.	Razgatlioglu	109
4.	Locatelli	84
5.	Lecuona	76
6.	Rinaldi	60
7.	Lowes	54
8.	Vierge	48
9.	Bassani	43
13.	Öttl	15

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	161 Punkte
2.	Kawasaki	157
3.	Yamaha	129
4.	Honda	79
5.	BMW	58

ERGEBNIS 1. RENNEN

Estoril (P) – 21. Mai 2022 7. WM-Lauf; 87,822 km über 21 Rdn. à 4,182 km; 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 32 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	33.58,478 min	1.36,461	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+0,126 s	1.36,208	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+4,835 s	1.36,204	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+17,079 s	1.36,788	13
5.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+19,107 s	1.37,069	11
6.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+19,215 s	1.37,123	10
7.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+21,956 s	1.37,331	9
8.	Scott Redding (GB)	BMW S 1000 RR	21	+23,090 s	1.37,013	8
9.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+24,104 s	1.37,617	7
10.	Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	21	+25,212 s	1.37,234	6
11.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+27,516 s	1.37,636	5
12.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+30,686 s	1.37,218	4
13.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+39,599 s	1.38,137	3
14.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	21	+39,643 s	1.38,013	2
16.	Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	21	+41,854 s	1.38,383	-

ERGEBNIS 2. RENNEN

Estoril (P) – 22. Mai 2022 9. WM-Lauf; 87,822 km über 21 Rdn. à 4,182 km; 21 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	34.10,420	1.36,919	25
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+0,194 s	1.37,025	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+4,350 s	1.37,022	16
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+7,125 s	1.36,978	13
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+8,232 s	1.37,387	11
6.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+8,309 s	1.37,454	10
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+10,865 s	1.37,330	9
8.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+16,082 s	1.37,541	8
9.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+18,292 s	1.37,637	7
10.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+18,412 s	1.37,869	6
11.	Scott Redding (GB)	BMW S 1000 RR	21	+19,758 s	1.37,647	5
12.	Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	21	+25,193 s	1.38,062	4
13.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	21	+27,753 s	1.38,069	3
14.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	21	+38,391 s	1.38,252	2
17.	Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	21	+42,555 s	1.38,635	-

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Estoril (P) – 22. Mai 2022
8. WM-Lauf; 41,820 km über 10 Rdn. à 4,182 km; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste abtrocknend, Luft 18 Grad, Asphalt 22 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	16.21,784 min
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+0,174 s
3.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+4,925 s
4.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+7,050 s
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+8,240 s
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+8,684 s
7.	Scott Redding (GB)	BMW S 1000 RR	+10,293 s
8.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+29,516 s
9.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale V4 R	+29,541 s
10.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+32,114 s
11.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	+32,141 s
12.	Chr. Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	+52,258 s
13.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	+53,209 s
14.	Leandro Mercado (ARG)	Honda CBR 1000 RR-R	+55,481 s
15.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	+1.06,281 min

SUPERSPORT-WM

Estoril (P) – 21. Mai 2022
5. WM-Lauf; 75,2760 km über 18 Rdn. à 4,182 km; 31 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 36 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	30.18,215 min
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R6	+3,029 s
3.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+4,530 s
4.	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+4,865 s
5.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+7,575 s
6.	Yare Montella (I)	Kawasaki ZX-6R	+15,525 s
7.	Glenn Van Straalen (NL)	Yamaha YZF-R6	+20,515 s
8.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki ZX-6R	+20,772 s
9.	Andy Verdoia (F)	Yamaha YZF-R6	+21,076 s
15.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+29,597 s

SUPERSPORT-WM

Estoril (P) – 22. Mai 2022
6. WM-Lauf; 75,2760 km über 18 Rdn. à 4,182 km; 28 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste wechselnd, Luft 18 Grad, Asphalt 24 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	30.52,488 min
2.	Kyle Smith (GB)	Yamaha YZF-R6	+2,344 s
3.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R6	+3,762 s
4.	Yare Montella (I)	Kawasaki ZX-6R	+3,867 s
5.	Can Alex. Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+4,657 s
6.	Oliver Bayliss (AUS)	Ducati Panigale V2	+4,704 s
7.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki ZX-6R	+6,218 s
8.	Glenn V. Straalen (NL)	Yamaha YZF-R6	+8,562 s
16.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+45,087 s
18.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+1.36,773 min

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	145 Punkte
2.	Baldassarri	101
3.	Bulega	72
4.	Van Straalen	63
5.	Öncü	56
15.	Hobelsberger	17
23.	Brenner	5

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	150 Punkte
2.	Ducati	82
3.	Kawasaki	72
4.	MV Agusta	42
5.	Triumph	41

SUPERSPORT-300-WM

Estoril (P) – 21. Mai 2022
5. WM-Lauf; 50,184 km über 12 Rdn. à 4,182 km; 32 Fahrer gestartet, 29 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 28 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Marc García (E)	Yamaha YZF-R3	22.26,987 min
2.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0.041 s
3.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+1.418 s
4.	Victor Steeman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+2.951 s
5.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+2.985 s
6.	Álvaro Diaz (E)	Yamaha YZF-R3	+2.991 s
7.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+3.294 s
8.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+3.302 s
9.	Ruben Buman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+3.821 s
10.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	+3.860 s

SUPERSPORT-300-WM

Estoril (P) – 22. Mai 2022
6. WM-Lauf; 50,184 km über 12 Rdn. à 4,182 km; 32 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 32 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	22.37,113 min
2.	Inigo Iglesias Bravo (E)	Kawasaki Ninja 400	+0.332 s
3.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+0.537 s
4.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki Ninja 400	+0.626 s
5.	Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	+1.110 s
6.	Victor Steeman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+1.120 s
7.	Hugo De Cancellis (F)	Yamaha YZF-R3	+1.310 s
8.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+1.342 s
10.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	+1.362 s
12.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+2.140 s

WM-STAND FAHRER

1.	García	98 Punkte
2.	Di Sora	85
3.	Diaz	80
4.	Steeman	69
5.	Okaya	64
7.	Lehmann	59
15.	Geiger	15

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	127 Punkte
2.	Kawasaki	121
3.	KTM	59

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Es gab wieder das übliche Gerangel um die Plätze und ein Wimpernschlag-Finale im ersten Rennen, das Yamaha-Pilot Marc García vor Kawasakis Samuel Di Sora gewann. Di Sora gewann das zweite Rennen etwas deutlicher und ist nun Tabellen-Zweiter. Die beiden deutschen Teilnehmer Lennox Lehmann und Dirk Geiger taten sich im Qualifying schwer und starteten nur von der 23. respektive der 25. Startposition, nach tollen Aufholjagden wurde Lehmann Siebter, Geiger Zehnter. Im zweiten Rennen schaffte es Geiger wieder in die Top-10, Lehmann fand erst ab Rennmitte seinen Speed, fuhr dann aber bis Platz 12 vor.

Superbike-WM

Philipp Öttl: Schlüsselbeinbruch

Philipp Öttls Höhenflug in der Superbike-WM wurde in FP2 durch einen Highsider, bei dem er sich das rechte Schlüsselbein brach, schmerzhaft beendet. Als Ersatz sprang Xavi Forés ein.

Von: **Imre Paulovits**

Philipp Öttl konnte auch in Estoril weiter an seine erstaunliche Form anknüpfen. Zum ersten Mal mit dem Superbike in Estoril unterwegs, beendete er das erste freie Training bereits als 13. Dabei war das Team nach dem Herauslesen der Daten begeistert. „Sie sagten mir, dass Philipp hier einen weiteren Schritt nach vorn bei seiner Entwicklung gemacht hat“, erzählte sein Vater Peter, der in Estoril mit vor Ort war.

Im zweiten Training sah es noch besser aus. Öttl war in seiner letzten Runde mit der Ducati Panigale V4 des GoEleven-Teams schneller als je zuvor unterwegs, nach den ersten drei Sektorenzeiten rangierte er unter den Top 6. Dann beschleunigte er aus der schnellen Zielkurve, das Hinterrad brach aus, und er flog mit einem bösen Highsider ins Kiesbett. Nach unendlich vielen Purzelbäumen stand er mit einem gebrochenen rechten Schlüsselbein auf. „Das war zwar übel, aber bei dem Tempo hätte es noch viel schlimmer ausgehen können, wenn er mit dem Kopf oder mit der Schulter aufgeschlagen wäre“, meinte Peter Öttl.

Die Öttls flogen mit dem ersten Flugzeug am Samstag um halb sechs in der Früh nach München und gleich in die Klinik weiter. „Das Medical Center hat seine Röntgenbilder gleich nach München gemailt, damit sie sich schon einmal anschauen konnten, womit zu rechnen ist“, so Peter Öttl. „Der Bruch liegt ziemlich genau in der Mitte, er kann gut mit Platten und Schrauben fixiert werden.“ Am Montag vormittag wurde Öttl operiert, er will sich bis zum nächsten Rennen in Misano ausruhen und dort wieder versuchen zu fahren. „Es sind 18 Tage von der OP bis zum ersten Training, das sollte machbar sein, wenn auch unter einigen Schmerzen, zumal Misano ein Rechts-Kurs mit einigen harten Bremszonen ist“, meint Vater Öttl.

Das Team fragte bei Xavi Forés, der als Fernsehkommentator vor Ort war, nach, ob er einspringen könnte, was der Spanier gerne tat. Der IDM-Superbike-Champ von 2014 lieferte eine erstaunliche Performance ab, wenn man bedenkt, dass er am Samstag das erste Mal auf dem Motorrad saß. Er qualifizierte sich als 17., fiel nach dem Start auf den vorletzten Platz zurück und wurde schließlich Elfter. Im Superpole-Race schaffte er P9 und im zweiten Rennen P10. ■



WORLDSBK

Philipp Öttl: Am Freitag bis zum Sturz richtig gute Steigerung



TEAMGOELEVEN

Xavi Forés: Schnelle Eingewöhnung und zwei Top-10-Plätze

Alt vs. Reiti

Die Solo-Nummer vom Saisonauftakt ist zu Ende: Reiterbergers Sparrings-partner Florian Alt (#66) hat die Krallen gezeigt

EISELE

In Oschersleben lief alles anders als beim Saisonauftakt auf dem Lausitzring, denn diesmal fand das große Duell statt. Florian Alt besiegte in einem dramatischen Showdown Markus Reiterberger.

Von: **Anke Wieczorek**

Er schrie, klopfte sich auf die Brust, war ausgepowert und unglaublich selig zugleich: Florian Alt hat die erschütterte Welt im Wilbers-BMW-Racing Team wieder ins Gleichgewicht gebracht. Sieg in der Königsklasse des deutschen Motorradrennsports. Nach dem katastrophalen Saisonbeginn mit zwei technischen Ausfällen bewies Titelfavorit Alt, dass am Ende für seine Truppe vielleicht doch noch alles gut werden kann.

Es war das schönste Geburtstagsgeschenk, das der 26-Jährige seinem Teamchef Benny Wilbers machen konnte. Der Fahrwerks-Guru aus dem niedersächsischen Nordhorn wurde am Samstag 70 Jahre alt, was ihn keineswegs einbremst. Vielmehr ist der umtriebige Entwickler ständig unterwegs in Sachen Federn und Gabeln, und Alt testet in den Rennen auch laufend Teile. Wilbers grinste sich in den Bart, als Alt mit dem großen Pokal in der Hand zurück in die Box kam. So ziemlich jeder, sogar der Teamchef von Markus Reiterberger, hatte ihn verdutzt angesprochen, warum Alt im Rennen einen weichen Reifen einsetzte. Eine sehr mutige Entscheidung. Die Wahl vom BCC-alpha-Van-Zon-Racing Team und Reiti war auf den Pirelli-Reifen mit der härteren Mischung gefallen. Die Top-Konkurrenten starteten somit auf den gleichen Motorrädern, aber mit unterschiedlichen Fahrwerken und Reifenmischungen. Der Rest ist schnell erzählt. Alt hatte sich mit 13 Tausendstelsekunden Vorsprung auf Reiterberger für die Pole-Position qualifiziert und damit den Rundenrekord in der Motorsport Arena unterboten. Im Rennen gab er das Tempo vor und rang Reiti zum Schluss in einem Herzschlag-Finale nieder.

Reiti kündigte an, im zweiten Lauf seinerseits einen draufsetzen zu wollen, damit ihm zum Schluss nicht der Dampf ausgeht, aber das wäre nicht zwingend notwendig gewesen. Da er beim Start aus dem Reversed Grid, bei dem die Fahrer in den ersten drei Reihen in umgekehrter Reihenfolge zum Zieleinlauf aus dem ersten Rennen positioniert sind, schon nach zwei Kurven durch die Meute an die Spitze gerast war, drohte ihm keine Gefahr mehr. Alt hatte sich erst nach zwei Runden durch die Konkurrenz gewuselt.



EISELE

Stelldichein: Grünwald und Okubo

Das bedeutet: Reiterberger hat seinen Vorsprung in der Meisterschaft weiter ausgebaut. Alt ist aber von null auf Position drei gefahren, nur der Rückstand auf den dreifachen Meister beträgt immer noch 50 Punkte.

Auf dem dritten Platz kam jeweils Vladimir Leonov ins Ziel. Er ist vom gleichen Kaliber gestrickt wie Reiterberger und Alt, nur dass er bisher nicht zum Einsatz kommen durfte. Teamchef Denis Hertrampf und der 35-jährige Yamaha-Fahrer hatten seit Wochen sämtliche Möglichkeiten abgecheckt, um ihn doch irgendwie antreten zu lassen. Leonov ist wegen seiner russischen Staatsbürgerschaft vom Startverbot wegen des Ukraine-Krieges betroffen. „Ich habe so gut wie jeden Verband wegen einer Lizenz für Vladimir angefragt und in der ganzen Welt telefoniert. Mit jedem Präsidenten der Verbände bin ich jetzt fast per Du“, erzählt Hertrampf. Leonov startet jetzt unter der Flagge der Vereinigten Arabischen Emirate. Hertrampf habe sich mit Leonov eine Dream-Team-Kombination gestrickt, wie er selbst sagt, und diese müsse auch fahren. Außerdem ist Leonov der einzige Nicht-BMW-Fahrer am Horizont.

Kawasakis heißes Eisen Bastien Mackels brennt derzeit nicht. Der Belgier stürzte im freien Training. Es war ein kleiner Ausrutscher mit großen Folgen: fünffacher Fußbruch. Das macht die Situation nicht einfach. Vermutlich wird Mackels auch bei der nächsten IDM-Runde in knapp fünf Wochen in Most nicht dabei sein. Einen Ersatzfahrer plant Teamchef Emil Weber nicht ein. Mackels wird auch das Langstrecken-WM-Rennen in Spa sausen lassen müssen. Dabei wollte er in seiner Heimat unbedingt am Start sein.

Toni Finsterbusch ist der Beweis dafür, dass es auch ohne Siege geht, mit ganz vorne zu sein. Der GERT-56-Fahrer brachte seine BMW in beiden Rennen als Vierter ins Ziel, was ihn innerhalb weniger Stunden vom sechsten auf den zweiten Platz in der Gesamtwertung spülte. Dort hatte zuvor Jan Mohr geparkt, doch für den Österreicher, der sich anfangs noch mit einem Magen-Darm-Infekt herumplagte, ging es trotz des fünften Platzes im ersten Lauf abwärts. Schuld war der Nuller im Nachmittagsrennen.

Hikari Okubo verabschiedete sich mit zwei Top-10-Plätzen von Deutschlands höchster Motorradserie. Die Honda-Aushilfe aus Japan lernte in Oschersleben den verletzten Stammfahrer Luca Grünwald kennen, hat beim Most-Termin aber keine Zeit, den Bayern zu vertreten. ■



EISELE

IDM Supersport

Vier in Reihe

Max Enderlein ist mit vier Siegen in vier Rennen die einzige Konstante in der IDM Supersport. Hinter ihm überschlagen sich die Ereignisse.

Es fing schon im Training an: Andreas Kofler gelang auf Kawasaki zum ersten Mal der Sprung in die erste Startreihe und somit in die Yamaha-Gesellschaft von Enderlein und Thomas Gradinger. Der Titelfavorit und Ex-WM-Fahrer stürzte aber schon in der Einführungsrunde und brach sich die Speiche in der rechten Hand. Kofler wollte die Situation im ersten Rennen für einen Angriff auf Enderlein nutzen, aber Rookie Luca de Vleeschauwer ging in der Endphase das Motorrad kaputt. Vier Fahrer stürzten: Abbruch mit der roten Flagge. Die Wertung erfolgte in der Reihenfolge, in der die Fahrer die letzte vorherige volle Runde beendet haben. Das hieß also: Sieg für Enderlein, Kofler Zweiter, Beinlich Dritter. Der Pößnecker hat in puncto Podiumsplätze den Run seines Lebens. Der erste war ihm auf dem Lausitzring gelungen.

Kofler versuchte auch im zweiten Lauf an Enderleins Stuhl zu sägen, irrte sich aber gewaltig. Als sich aus dem Anfangspulk ein Trio herauskristallisiert hatte, war es De Vleeschauwer auf der grünen Kawasaki, der Kofler sogar noch den zweiten Platz abluchste. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SBK
Toni Finsterbusch vom Team GERT 56 wurde am Samstag zum Fahrersprecher gewählt.

IDM SSP 300
In der IDM Supersport 300 dominierte in Oschersleben KTM. Scott Deroue und Walid Khan vom Team Freudenberg waren die Laufsieger. Pech hatte Titelfavorit Marvin Siebdrath (Kawasaki). Zuerst baute er mit einem zweiten Platz die Tabellenführung aus, patzte aber im zweiten Rennen, und damit war der Spitzenplatz weg. Mit Leo Rammerstorfer ist jetzt ein KTM-Fahrer vorn. Der einzige Ungar im Feld, der 16-jährige Máté Számadó, im letzten Jahr Gesamt-13., fuhr jetzt zum ersten Mal aufs Podest in der Nachwuchsklasse. Lennox Lehmann fehlte wegen der Terminüberschneidung mit der SSP-300-WM.

IDM SSP 300
Fabio Sarasino hat zu Beginn der Saison den Platz von Lucy Michel bei TSL Racing übernommen. Bisher kam der Schweizer noch nicht in die Punkteränge. Dafür lernte er seine Vorgängerin kennen, für die Laux ein Jahr lang einen Platz freihält. Er glaubt felsenfest daran, dass Michel nächstes Jahr wieder fährt.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Oschersleben: 22.05. 2022; 3. IDM-Lauf; 66,00 km über 18 Runden; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Florian Alt (D)	BMW	25.50,873 min
2.	Markus Reiterberger (D)	BMW	+0,268 s
3.	Vladimir Leonov (VAE)	Yamaha	+17,930 s
4.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+23,673 s
5.	Rob Hartog (NL)	Yamaha	+24,462 s

Oschersleben: 22.05.2022; 4. IDM-Lauf; 66,00 km über 18 Runden; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	25.58,712 min
2.	Florian Alt (D)	BMW	+4,681 s
3.	Vladimir Leonov (VAE)	Yamaha	+9,536 s
4.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+14,628 s
5.	Kamil Krzemien (PL)	BMW	+16,216 s

PUNKTESTAND

1.	Reiterberger	95 Punkte
2.	Finsterbusch	46
3.	Alt	45
4.	Mohr	43
5.	Puffe	41
6.	Bijsterbosch	38
7.	Krzemien	36
8.	Hartog	36
9.	Leonov	32
10.	Okubo	27
11.	Mackels	24
12.	Kartheininger	20
13.	Wagner	18
14.	Noderer	15
15.	Steinmayr	13

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Oschersleben: 22.05. 2022; 3. IDM-Lauf; 44,00 km über 12 Runden; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Max Enderlein (D)	Yamaha	24:06,228 min
2.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+0,022 s
3.	Christoph Beinlich (D)	Kawasaki	+10,527 s
4.	Andreas Kofler (A)	Kawasaki	+11,375 s
5.	Jan-Ole Jähnig (D)	Yamaha	+21,884 s

Oschersleben: 22.05.2022; 4. IDM-Lauf; 55,00 km über 15 Runden; 24 Fahrer gestartet, 17 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Max Enderlein (D)	Yamaha	22.23,109 min
2.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+0,210 s
3.	Andreas Kofler (A)	Kawasaki	+0,243 s
4.	Milan Merckelbagh (NL)	Yamaha	+13,690 s
5.	Jan-Ole Jähnig (D)	Yamaha	+20,542 s

PUNKTESTAND

1.	Enderlein	100 Punkte
2.	Kofler	60
3.	De Vleeschauwer	49
4.	Jähnig	42
5.	Gradinger	40
6.	Merckelbagh	39
7.	Stadelmann	38
8.	Beinlich	32
9.	Winkler	26
10.	Van der Voort	25
11.	Meuffels	20
12.	Bingisser	20
13.	Smits	14
14.	Lequeux	10
15.	Lambing	10

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Oschersleben: 21.05. 2022; 3. IDM-Lauf; 47,671 km über 13 Runden; 28 Fahrer gestartet, 27 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Scott Deroue (NL)	KTM	21.14,938 min
2.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+0,011 s
3.	Walid Khan (NL)	KTM	+0,049 s
4.	Troy Beinlich (D)	Kawasaki	+0,303 s
5.	Máté Számadó (H)	Kawasaki	0,478 s

Oschersleben: 22.05. 2022; 4. IDM-Lauf; 47,671 km über 13 Runden; 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Walid Khan (NL)	KTM	21.07,963 min
2.	Leo Rammerstorfer (A)	KTM	+0,227 s
3.	Máté Számadó (H)	Kawasaki	+0,657 s
4.	Jorke Erwig (D)	Kawasaki	+0,823 s
5.	Thoom Molenaar (NL)	Kawasaki	+6,135 s

PUNKTESTAND

1.	Rammerstorfer	63 Punkte
2.	Siebdrath	61
3.	Deroue	45
4.	Molenaar	41
5.	Khan	41
6.	Erwig	37
7.	Beinlich	35
8.	Számadó	32
9.	Zachmann	27
10.	Lehmann	25
11.	Svendsen	23
12.	Wieth	21
13.	Doornenbal	19
14.	Cohen	17
15.	Roelfsema	17



EISELE

Oranges Farbenspiel: KTM hat die Führungsrolle in der IDM SSP 300 übernommen



Lukas Tulovic: Zum Schluss war seine Pace zu schnell für Escrig

INTACTGP

Moto3-Junior-WM/Moto2-EM/ETC

Wieder Tulovic

Auch in Valencia, wo diesmal nur ein Moto2-Rennen ausgetragen wurde, konnte niemand Lukas Tulovic schlagen. David Alonso und José Antonio Rueda teilten sich die Siege in der Junior-WM.

Von: **Imre Paulovits**

Der Höhenflug von Lukas Tulovic in der Moto2-EM ging in Valencia genauso weiter, wie er in Estoril begonnen hatte: Es bestand nie ein Zweifel, wer das eine Rennen der Moto2 an diesem Wochenende gewinnen würde. Mit einer Fabelzeit im ersten Qualifying stürmte der Eberbacher erneut auf die Pole-Position. Im Rennen musste er allerdings seine Erfahrung ausspielen denn der Spanier Alex Escrig fuhr überraschend stark, er konnte mit Tulovic mithalten, und so musste dieser tief in die Trickkiste greifen. „Ich bin wirklich glücklich über diesen Sieg“, freute sich Tulovic. „Das Rennen war wegen der Hitze schwierig. Plan A wäre gewesen, sofort wegzufahren. Da ich Alex Escrig aber nicht abschütteln konnte, kam es zu einigen Spielchen, da keiner von uns die Führungsarbeit machen wollte. Am Ende blieb ihm nichts anderes übrig, als an mir vorbeizugehen, und ich habe mir genau angeschaut, wo seine Stärken liegen. Er war extrem am Limit, und es hat auch nicht lange gedauert, bis sich Fehler eingeschlichen haben. Als es gegen Ende des Rennens ein paar Überrundungen gab, kam ich einen Tick besser an den Fahrern vorbei, was mir Spielraum verschaffte. Am Ende hatte ich mehr Reserven in den Reifen und auch die bessere Pace. Die Spielchen und Taktiken haben aber richtig Spaß gemacht. Jetzt gehen wir mit dem Punktemaximum nach Barcelona, wo wir hoffentlich in drei Wochen so weitermachen können.“

Wimpernschlagfinale

Die JuniorGP-Rennen waren wieder die reinsten Krimis. Im ersten Rennen überrumpelte David Alonso Ángel Piqueras aus der letzten Kurve und gewann mit ganzen drei Hundertstelsekunden. Pique-ras hatte zuvor eine unglaubliche Aufholjagd vom Ende der Startaufstellung gestartet. Im zweiten Rennen war es dann José Antonio Rueda, der zum Schluss die meisten Reserven hatte. Alonso stürzte zwar, konnte aber weiterfahren und wurde Siebter, so bleibt er WM-Leader.

Phillip Tonn konnte sich als 16. qualifizieren, im ersten Rennen stürzte er jedoch, im zweiten wurde er 22. Der Schweizer Noah Dettwiler verpasste als 16. im ersten Rennen einen Punkt knapp, im zweiten wurde er 18. Der Oberösterreicher Jakob Rosenthaler kämpfte das ganze Wochenende über mit leichten gesundheitlichen Problemen. Trotzdem landete er im ersten Lauf wieder in den Top 20. ■



CEV

Zieleinlauf JuniorGP, 2. Rennen

MOTO2-EM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	30.39,650 min
2.	Álex Escrig (E)	Kalex	+1,135 s
3.	Xavier Cardelús (E)	Kalex	+16,725 s
4.	Yeray Ruiz (E)	Kalex	+18,058 s
13.	Kevin Orgis (D)	Yamaha	+41,414 s
15.	Nicolas Chris Czyba (D)	Yamaha	+47,209 s



INTACTGP

Phillip Tonn: Gutes Qualifying, dann zu euphorisch und Sturz im ersten Rennen

EM-STAND

1.	Tulovic	75
2.	Escrig	45
3.	Aguis	40
4.	Toledo	37
5.	Rato	35
6.	Cardelús	27
7.	Ruiz	22

JUNIORGP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	David Alonso (CO)	GasGas	30.33,130 min
2.	Ángel Piqueras (E)	Honda	+0,030 s
3.	David Salvador (E)	Husqvarna	+0,432 s
4.	José Antonio Rueda (E)	Honda	+0,484 s
19.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+30,603 s
20.	Jakob Rosenthaler (A)	KTM	+30,686 s

JUNIORGP– 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	José Antonio Rueda (E)	Honda	30.36,698 min
2.	Filippo Farioli (I)	GasGas	+0,118 s
3.	David Salvador (E)	Husqvarna	+0,546 s
4.	Syariffuddin Azman (MAL)	Honda	+0,615 s
16.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+29,352 s
22.	Phillip Tonn (D)	KTM	+42,510 s

WM-STAND

1.	Rueda	58
2.	Salvador	48
3.	Alonso	47
4.	Buasri	36
5.	Piqueras	31
6.	Cruces	29
21.	Dettwiler	2

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Joel Esteban (E)	Honda	29,40,437 min
2.	Brian Uriate (E)	Honda	+0,240 s
3.	Rico Salmela (FIN)	Honda	+0,270 s
4.	Guido Pini (I)	Honda	+0,270 s
5.	Casey O'Gorman (IRL)	Honda	+3,477 s
6.	Alberto Ferrández (E)	Honda	+3,497 s

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Máximo Martínez (E)	Honda	29,25,155 min
2.	Guido Pini (I)	Honda	+0,002 s
3.	Dodo Boggio (I)	Honda	+0,076 s
4.	Rico Salmela (FIN)	Honda	+0,150 s
5.	Gonzalo Perez (E)	Honda	+6,745 s
6.	Alberto Ferrández (E)	Honda	+11,928 s

CUP-STAND

1.	Esteban	75
2.	Pini	62
3.	Salmela	45
4.	Danish	43
5.	Boggio	36
6.	O'Gorman	35
7.	Ferrández	30

Roadracing

Datzer gewinnt in Horice

Penz13-BMW-Pilot David Datzer hat die „300 Kurven von Gustav Havel“ im tschechischen Horice gewonnen. Es war eine gute Vorbereitung für den Bayern auf die TT.

Von: **Toni Börner**

Der Die „300 Kurven von Gustav Havel“ ist eine der größten Traditionsveranstaltungen auf einem Straßenkurs um den Ort Horice etwa 80 Kilometer nordöstlich von Prag. Der legendäre Jawa-Werksfahrer Gustav Havel, 1961 WM-Dritter bei den 350ern, war einst der Meister dieses Kurses, nach seinem Tod 1967 gab man dem zweitwichtigsten Rennen in Tschechien nach dem Grand Prix seinen Namen. Durch die Pandemie musste es pausieren, doch dieses Jahr fand es wieder statt, und die Fans und die Teilnehmer kamen allesamt in Scharen.

Alle waren gespannt auf die Klasse der Superbikes, und sie wurden nicht enttäuscht. Penz13-BMW-Pilot David Datzer setzte sich während des Rennens klar und mit über sechs Sekunden Vorsprung gegen Kamil Holan und Erno Kostamo durch. Der Sachse Didier Grams wurde Zehnter. Datzer fuhr dabei in einer eigenen Welt: Er war der Einzige, der Rundenzeiten im Bereich von 2.15 Minuten fahren konnte. Für ihn war es der erste Einsatz mit seiner Penz13-BMW, die er ab kommender Woche bei der Isle of Man TT einsetzen wird. Der ehemalige Grand-Prix-Pilot Karel Pesek fuhr im Superbike-Rennen zum fünften Platz, der Schleizer Thomas Walther wurde in der Supersport-Klasse Dritter. ■



CZECH MOTORSPORT

David Datzer: In Horice eine Nummer zu groß für die Konkurrenz

Roadracing

TT reloaded

Zwei Jahre musste die traditionsreiche Tourist Trophy pausieren. Jetzt kehrt sie ab dem nächsten Wochenende zurück mit neuem Konzept und vielen großen Namen.

Von: **Imre Paulovits**

Dass die große Dame des Straßensports nach 115 Jahren noch immer lebt und gedeiht, liegt nicht zuletzt an ihren treuen Fans, die vor der Pandemie jedes Jahr zu Hunderttausenden auf die Insel pilgerten und einen großen Teil von deren Bruttosozialprodukt beisteuerten. Doch weil sich die Zeiten ändern und damit die jüngere Generation noch Interesse an der einmaligen Traditionsveranstaltung zeigt, wurde das Konzept und seine Vermarktung überarbeitet. So wird es in diesem Jahr einen Live-Stream geben, bei dem zahlreiche Kameras an der Strecke stehen, zwei TV-Hubschrauber und das Timing-System miteinander gekoppelt sind. Dazu gibt es eine App, auf der der Live-Stream mitverfolgt werden kann. Neu ist auch eine Fan-Zone mit zahlreichen Attraktionen und Konzerten. Die TT-Zero wurde gestrichen, die dafür fahren die Superbikes genau wie die Senior-TT über sechs Runden, es wird zwei Supersport- und zwei Gespann-Rennen geben. Los geht es bereits am nächsten Sonntag, 29. Mai. ■

IOMTT

Nach zwei Jahren Pause dröhnen ab Sonntag auf der Isle of Man die Motoren

NACHRICHTEN

IDM

Vor den IDM-Rennen in Oschersleben am vergangenen Wochenende unternahmen einige Fahrer eine Exkursion zum Schleizer Dreieck. Dort gastiert die IDM vom 22. bis 24. Juli. Die Superbiker Julian Puffe wie auch Toni Finsterbusch und Florian Alt testeten im Rahmen des Thüringer Motorradpokals nicht nur ihre Motorräder auf der Strecke, sondern auch gleich den neuen Asphalt. Der neue Belag schließt die erste Kurve nach dem Start-Ziel-Bereich ein und endet in der Stadtkurve. Die Generalprobe wurde bestanden.

ENDURANCE-WM

Mit den 24 Stunden von Spa kehrt übernächstes Wochenende ein Klassiker in der WM-Kalender zurück, und die Teams bereiten sich bereits emsig darauf vor. Letzten Dienstag und Mittwoch fand der Test auf der Strecke statt, und das BMW Motorrad World Endurance Team setzte mit 2.20,887 die Bestmarke auf dem 6,985 Kilometer langen Straßenkurs durch die Ardennen. Teamchef Werner Daemen betreibt seinen Rennstall von Belgien aus, so ist es für ihn ein Heimrennen. Entsprechend motiviert arbeitet seine Mannschaft, um bei der Rückkehr des Klassikers den Sieg im Land zu lassen. YART war aber mit 2.21,064 kaum langsamer. Marvin Fritz fuhr übrigens gleich nach dem Test zur Superbike-WM nach Estoril weiter, wo er bei Motoxracing den verletzten Roberto Tamburini vertrat, aber als 16. und 17. knapp an den Punkten scheiterte. Als er nach einem guten Start im Superpole-Race unter den Top 10 war, wurde er von Loris Baz gerammt und stürzte.

ENDURANCE-WM

Bradley Smith, der sich beim WM-Auftakt in Le Mans verletzte, wird auch für die 24 Stunden von Spa noch nicht fit sein. Er wird bei Moto Ain durch Isaac Viñales ersetzt.

Der neue Promoter der Speedway-Grand-Prix-Serie, Discovery Sports Events, hat hat sich in den nächsten zehn Jahren viel vorgenommen. Der Ableger der finanzstarken Discovery-Gruppe (Jahresumsatz rund 10 Mrd. Euro) will den Speedwaysport medial mit einer neuen Markenidentität versehen. Im Vorfeld des Grand Prix in Warschau stand der Leiter von Discovery Sports Events, François Ribeiro, MSa Rede und Antwort.

Von: **Andreas Fahldiek**

DISCOVERY SPORTS EVENTS

Wie wollen Sie die Bedeutung der Speedway-GP-Serie im Vergleich zum bisherigen Promoter BSI Speedway verbessern?
Das ist eine große Frage. Die einzige Antwort darauf ist, dass ich das tun werde, was ich der FIM versprochen habe, als sie 2019 das Ausschreibungsverfahren organisierte, wer ihr nächster Promoter sein würde. Ich habe ihnen versprochen, mich nicht nur um die Spitze der Pyramide, sondern auch um die Fundamente des Speedwaysports zu kümmern. Vom Breitensport über die Juniorenmeisterschaft bis hin zur WM. Ich habe versprochen, dass ich den Sport mit allem, was die Discovery-Gruppe anbieten kann, mehr Zuschauern zugänglich machen werde. Dann wollen wir die Meisterschaft auf allen digitalen Plattformen, die wir haben (der Eurosport-App und Discovery+), zu einem ganzheitlichen Angebot machen, um zusätzlich ein anderes Publikum zu erreichen. Wenn man eine jüngere Generation für den Sport begeistern will, muss man auch eine digitale Strategie haben. Die dritte Sache, die ich der FIM versprochen habe, ist, dass ich die Präsentation der Weltmeisterschaft ernsthaft verbessern werde. Ich habe unser neues Setup, die Boxen, die zentrale Bühne, die Fanzone und unser TV-Gelände in Kroatien besichtigt. Als ich das Stadion mit unserem neuen Set sah, fühlte es sich an wie ein völlig anderer Veranstaltungsort. Das vermittelt definitiv einen ganz anderen Eindruck von der



FIMSPEEDWAY.COM

Volle Ränge in Warschau: Discovery will Speedway einem neuen Publikum erschließen

„Wir kümmern uns um die Fundamente des Speedwaysports“

Meisterschaft. Es fühlt sich an wie eine professionelle Meisterschaft. Es fühlt sich an wie eine Weltmeisterschaft. Es wird eine neue App geben, mit der die Fans direkt mit dem Sport interagieren können. Mit Daten, Wertung und Telemetrie. Wir investieren viel in die sozialen Medien und in eine neue Website. Wir erhöhen die Preisgelder für die Fahrer, und wir haben eine völlig neue Markenidentität: etwas wirklich Frisches, Modernes und sehr Aggressives. Wir werden all das nach Teterow bringen. Ich hoffe und denke, dass es den Fans gefallen wird. Ich bin sicher, dass es dazu beitragen wird, auch neue Fans für den Sport zu gewinnen.

Wird Discovery Sports Events auch – wie seinerzeit BSI – bei verschiedenen Grand-Prix-Läufen als Promoter auftreten? Wenn ja, bei welchen Veranstaltungen?
Nein, das ist nicht die Art, wie wir die SGP-Serie betreiben. Ich werde mit den lokalen Veranstaltern zusammenarbeiten und sie ihre Arbeit machen lassen. Das einzige Hybridmodell ist Cardiff, wo wir Paul Bellamy, den ehemaligen Promoter von BSI Speedway, angeheuert haben. Er wird in unserem Namen Cardiff veranstalten, weil es nicht einfach ist, dort den GP zu organisieren.

Wie wirkt sich das Fehlen des Weltmeisters und des WM-Bronzemedaillengewinners auf Ihr geplantes Marketing aus? Wie empfinden Sie die Abwesenheit der beiden russischen Fahrer?
Als wir unseren Vertrag mit der FIM unterzeichneten, hatten wir das definitiv nicht erwartet. Ich hätte mir nie vorstellen können, dass der russische Verband komplett aus der FIM-Familie, Veranstaltungen, Funktionäre und Fahrer, ausgeschlossen werden würde. Ich empfinde echtes Mitgefühl für Artjom und Emil. Sie haben nichts mit dem zu tun, was Russland eine „Spezialoperation“ in der Ukraine nennt. Eurosport hat sich komplett aus Russland zurückgezogen, und Discovery hat seine 35-jährige Präsenz in Russland aufgegeben. Wir haben den Eurosport-Kanal und die Website in Russland abgeschaltet und unsere Mitarbeiter evakuiert. Es ist eine sehr, sehr harte Entscheidung, aber was in der Ukraine passiert, ist viel größer als die Konsequenzen, die wir auf Speedway-Ebene zu tragen haben.

> „Was in der Ukraine passiert, ist viel größer als die Konsequenzen, die wir auf Speedway-Ebene zu tragen haben.“
>
> François Ribeiro

Planen Sie, Deutschland auch in Zukunft als GP-Austragungsort beizubehalten, auch wenn Deutschland derzeit keinen wirklichen Spitzenfahrer zu bieten hat?
Ich hoffe, dass all die Anstrengungen, die wir in die SGP2, SGP3 und ab nächstem Jahr auch in die SGP4 stecken werden, dazu beitragen, eine neue Generation von Champions auf Speedway-GP-Niveau zu bringen. Auch aus Deutschland. Es muss eine langfristige Anstrengung sein, denn Deutschland ist wichtig. Speedway hat in Deutschland Geschichte, und hoffentlich können wir – mit der Macht von Eurosport in Deutschland – definitiv dazu beitragen, das Niveau des Sports in einem so großen Markt zu heben. Dieses Jahr fahren wir in Teterow, und wir werden definitiv dazu beitragen, das Niveau von Teterow als Austragungsort zu erhöhen, die Show und die Veranstaltung zu verbessern. Wir werden mehr Zuschauer dorthin bringen und die Veranstaltung sichtbarer machen. Für Discovery und Eurosport ist Deutschland ein Schlüsselland, und wir werden alles tun, was wir können, um das Niveau des Speedways dort zu erhöhen.

Der GP von Togliatti wurde abgesagt, und der Ozeanien-GP ist noch nicht bestätigt. Wäre für Sie auch die kommende GP-Saison mit nur zehn Rennen denkbar? Oder werden beide GP so oder so stattfinden?
Dieses Jahr haben wir keine Zeit, Togliatti zu ersetzen. Aber wir denken schon an 2023, und da wird es mit Sicherheit neue Länder geben. Wird Russland auf dem Kalender stehen? Das ist eine Frage, die ich nicht beantworten kann. Australien ist wirklich ein Schwerpunkt und eine Priorität. Der Sport feiert nächstes Jahr sein hundertjähriges Bestehen, und das werden wir in Australien feiern! Dieses Jahr ist die Zeit ein wenig knapp. Die Erwartungen an uns, nach Australien zurückzukehren, sind sehr hoch. Ich möchte nicht das Risiko eingehen, die Rückkehr des Speedway-GP nach Australien zu gefährden. Sie müssen verstehen, dass Australien seine Grenzen erst im März geöffnet hat. Ich konnte nicht dorthin reisen, um persönliche Treffen abzuhalten. Alle Treffen wurden per Zoom gemacht. Es ist ein schwieriges Unterfangen, aber Australien wird auf jeden Fall 2023 auf dem Programm stehen, damit wir dieses große Jubiläum feiern können.

Wird die GP-Serie im nächsten Jahr attraktiv erweitert? Werden wir Rennen auf weiteren Kontinenten sehen?
Ich habe Australien erwähnt, und auch die USA sind eine Priorität. Aber bevor wir den Speedway-GP nach Amerika bringen, müssen wir den Sport dort erst einmal sichtbar machen. Idealerweise brauchen wir zwei Dinge, um nach Amerika zurückzukehren: Wir müssen die Fangemeinde wiederbeleben. In den letzten zehn Jahren konnten die Amerikaner den Speedway-GP nur auf YouTube sehen. Wir haben mit „beIN SPORTS“ ein starkes Übertragungspaket für Amerika angekündigt. Außerdem wäre wichtig, einen US-Fahrer auf SGP-Ebene zu haben, um den Erfolg einer Veranstaltung in diesem Teil der Welt sicherzustellen und zu unterstützen.

Kann man den Speedway-GP ausschließlich auf Pay-TV-Kanälen sehen?
Eurosport ist in Deutschland kein Pay-TV-Sender. Das ist ein enormer Vorteil für die Grands Prix, und deshalb sind wir dabei, die Pläne für Teterow fertigzustellen. Es ist definitiv unsere Absicht, die Macht von Eurosport in Deutschland zu nutzen, um den Umfang des Speedway-GP-Publikums in diesem Land komplett zu verändern und zu vergrößern.

Wer hat in dieser GP-Saison die TV-Rechte in Deutschland? Welche alternativen Empfangsmöglichkeiten werden die deutschen Fans haben?
Es ist uns eine große Freude, unseren deutschen Fans die Live-Übertragung des Rennens in Teterow sowie die Highlights aller Veranstaltungen der Saison auf Eurosport 1 zu bieten. Die deutschen Fans können die gesamte Speedway-GP-Serie auch live und in voller Länge auf der Eurosport-App verfolgen, die auch Berichte über das Qualifying, eine Dokumentationsreihe und andere innovative Funktionen bietet. Darunter Live-Daten wie Herzschlag, Reaktionszeit und Fahrlinienanalyse der Fahrer, um die Anforderungen an die Fahrer auf der Strecke zu veranschaulichen. Speedway hat in Deutschland eine fantastische Fangemeinde, und wir freuen uns, die Speedway-GP-Serie diesen Sommer wieder in die Bergring-Arena zu bringen. ■



François Ribeiro

Alter: 49 Jahre
Geburtsort: Annecy (F)
Herkunftsland: Frankreich

Wie alter Wein …

Max Nagl (Husqvarna) startet auf Titelkurs: drei Siege in Dreetz

ADAC MOTORSPORT

Auch seine 34 Jahre hindern Max Nagl nicht am Siegen. Den etwas verspäteten Auftakt zum ADAC MX Masters 2022 in Dreetz beherrschte der ehemalige Vizeweltmeister in allen drei Läufen nach Belieben.

Von: **Thomas Schiffner**

Nachdem der übliche Masters-Auftakt in Fürstlich Drehna ans Saisonende verschoben wurde, startete die deutsche Motocross-Topserie erst im Mai im brandenburgischen Dreetz, das aber unter optimalen Corona-freien Bedingungen an beiden Renntagen. Von den „üblichen Verdächtigen" in der Masters-Klasse fehlte nur der 2021 zurückgetretene Dennis Ullrich. Mit Max Nagl, Jordi Tixier, Tom Koch, Adam Sterry oder Tanel Leok waren mehrere aktuelle oder ehemalige GP-Fahrer am Start.

Die Streckenbedingungen des 1750 Meter langen Kurses waren an beiden Tagen für alle vier Klassen sehr herausfordernd, da wegen des wechselhaften Wetters mit starken Regenfällen der brandenburgische Sand tief aufgefahren wurde.

Der erste Masters-Lauf wurde wie immer bereits am Samstag gefahren. Der Spanier Jorge Zaragoza (KMP Honda) zog zwar den Holeshot und führte bis zur vierten Runde, als Krettek-Haas-Pilot Max Nagl ernst machte und die Spitze bis zum Rennende übernahm. Masters-Titelverteidiger Jordi Tixier und sein britischer Sarholz-KTM-Teamkollege Adam Sterry mussten sich zunächst aus dem Mittelfeld nach vorn kämpfen. In der sechsten Runde war das Rennen für Sterry wegen eines Defekts zu Ende. Tixier schaffte es aber noch an Stefan Ekerold vorbei hinter Lars van Berkel auf Platz 3.

Kosak-Fahrer Tom Koch, der fünf Wochen nach seiner Verletzung mit Bänderriss und OP erstmals wieder auf der KTM saß, zeigte ansprechende Leistungen und kam auf die vorderen Plätze 6, 9 und 7.

Tixier mit Zahninfektion

Am Sonntag an der Spitze nichts Neues: Nagl gewann, diesmal mit dem Holeshot, überlegen mit beinahe einer halben Minute Vorsprung vor den zwei Sarholz-Piloten Sterry und Tixier. Der Franzose musste sich dank seiner eklatanten Startprobleme diesmal von P8 auf den dritten Platz vorkämpfen. Husqvarna-Fahrer Stefan Ekerold wurde erneut Vierter. Tanel Leok war bereits am Start gestürzt und schied aus.

Den Holeshot zum dritten Lauf gewann nicht Nagl, sondern Adam Sterry, obwohl auch der Bayer gut startete. Als Nagl die Führungsarbeit übernahm, stürzte der Brite in den Whoops und fiel auf P5 zurück.

Max Nagl gewann den dritten Lauf mit elf Sekunden Vorsprung vor dem Franzosen Tixier, der sich diesmal von P10 auf den Platz hinter der #12 vorarbeiten musste. Tixier klagte über Fitness-Probleme aufgrund einer Zahninfektion. Er wurde aber noch Tageszweiter vor einem Stefan Ekerold, der mit seinem 4-4-3-Ergebnis rundum zufrieden war.

Zufrieden wie natürlich auch Nagl: „Ich bin über sieben Monate keine Rennen gefahren und freue mich, hier gleich gewonnen zu haben. Ich bin zuvor nie in Dreetz gefahren und muss sagen, dass es die anstrengendste Strecke des gesamten Masters Kalenders ist, da man in dem sehr tiefen Boden immer mit Druck fahren muss, damit das Motorrad stabil liegt." Aus Sicht des Weilheimers kann es am 18. Juni in Möggers genauso weitergehen. ■



ADAC MOTORSPORT

v. l.: #147 Sihvonen, #81 Sterry, #12 Nagl, #911 Tixier und #99 Zaragoza

ADAC MX MASTERS

Dreetz (D), 21./22. Mai

1.	Max Nagl (D), Husqvarna	1-1-1
2.	Jordi Tixier (F), KTM	3-3-2
3.	Stefan Ekerold (D), Husqvarna	4-4-3
4.	Lars van Berkel (NL), Honda	2-6-6
5.	Cedric Grobben (B), Yamaha	7-10-4
6.	Tom Koch (D), KTM	6-9-7
7.	Adam Sterry (GB), KTM	36-2-5
8.	Jorge Zaragoza (E), Honda	8-11-10
9.	Miro Sihvonen (FIN), Honda	5-5-33
10.	Gert Krestinov (EE), Honda	19-7-8

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 1 von 8 Rennen

1.	Max Nagl	75 Punkte
2.	Jordi Tixier	62
3.	Stefan Ekerold	56
4.	Lars van Berkel	52
5.	Cedric Grobben	43
6.	Tom Koch	41
7.	Adam Sterry	38
8.	Jorge Zaragoza	34
9.	Miro Sihvonen	32
10.	Gert Krestinov	29


Sechs Monate später: Manuel Lettenbichler kann wieder siegen

KTM

Siegreiches Comeback

Fast sechs Monate Verletzungspause hatte Manuel Lettenbichler nach seiner Knieoperation eingelegt. Jetzt meldete er sich mit einem Sieg beim zweiten Lauf zur Hardenduro-WM, der XCross-Rallye in Serbien, erfolgreich zurück.

Von: **Robert Pairan**

Beim Prolog war es noch Weltmeister Billy Bolt, der sich über die Ausscheidungsläufe zum abendlichen Finalsieg kämpfte. Doch an den drei Tagen im Gelände wurde der Brite unter Wert geschlagen. Zum einen laboriert er noch etwas an einer Handgelenksverletzung, zum anderen kosteten ihn Navigationsprobleme am ersten Tag auf der ersten, 100 km langen Geländeetappe einige Zeit. Am zweiten Tag verlor er in der ersten Sonderprüfung über zweieinhalb Stunden so viele Plätze, dass er den Tag auf Platz 4 beendete. Am Finaltag konnte Bolt sein Ergebnis auch nicht mehr verbessern. Trotzdem übernimmt er punktgleich mit seinem Husqvarna-Teamkollegen Graham Jarvis die Führung in der Meisterschaft.

Erster Sieg für Kabakchiev

Lettenbichler war nach seiner langen Genesung ursprünglich ohne Siegesambitionen angetreten, wollte bei seinem ersten Rennen erst einmal sehen, wo er international steht. So war auch Platz 5 beim Prolog ebenso in Ordnung wie der dritte Platz am ersten Tag im Gelände, auch wenn ihn in der Schlussphase Navigationsprobleme mit dem GPS Zeit gekostet hatten. An diesem Tag fuhr der ehemalige SuperEnduro-Junioren-Weltmeister Teodor Kabakchiev aus Bulgarien seinen ersten großen Tagessieg in der Hardenduro-WM ein.

Doch schon am zweiten der drei Geländetage holte sich Lettenbichler den Tagessieg und mit sechs Minuten Vorsprung die Führung in der Gesamtwertung. Am letzten Tag war der KTM-Fahrer am Vormittag der Schnellste auf der langen und entscheidenden Eröffnungsprüfung. Ohne Fehler absolvierte er auch die beiden kürzeren Tests, womit er seinen Sieg zementierte.

„Zu Beginn des Rennens habe ich es ruhig angehen lassen, aber ich habe mich gut gefühlt, und ich glaube, das hat mir wirklich geholfen. An jedem Tag gab es einige wirklich schwierige Abschnitte, und zusammen mit der GPS-Navigation war es nicht immer einfach", meinte der Bayer.

Mario Roman, der als Sieger des ersten Laufes in der WM geführt hatte, schlug sich schon am ersten Tag im Gelände einen Fuß an einem Baumstumpf heftig an. Derart angeschlagen verlor er an diesem Tag 20 Minuten, und das summierte sich mit den beiden restlichen Tagen auf fast zwei Stunden und Platz 11 – daher fiel der Spanier im Zwischenstand auf den vierten Rang zurück.

Der Südafrikaner Matt Green gewann nicht nur die neu geschaffene Junioren-Klasse, sondern wurde auf seiner GasGas auch noch Zehnter im Gesamtklassement. ■

HARDENDURO-WM

XCross, Zlatibor (SRB), 18.–21. Mai

1.	Man. Lettenbichler (D), KTM	11:10.04 h
2.	Teodor Kabakchiev (BG), KTM	+10.03 m
3.	Graham Jarvis (GB), Husqvarna	+18.31 m
4.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	+27.23 m
5.	Wade Young (ZA), Sherco	+27.23 m
6.	Michael Walkner (A), GasGas	+37.06 m
7.	David Cyprian (CZ), KTM	+57.51 m
8.	Alfredo Gomez (E), GasGas	+1:13.51 h
9.	Will Hoare (GB), GasGas	+1:17.06 h
10.	Matt Green (ZA), GasGas	+2:35.16 h

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 8 Läufen

1.	Billy Bolt	30 Punkte
2.	Graham Jarvis	30
3.	Teodor Kabakchiev	27
4.	Mario Roman (E), Sherco	26
5.	Wade Young	22
6.	Alfredo Gomez	21
7.	Manuel Lettenbichler	20
8.	Michael Walkner	18
9.	David Cyprian	16
10.	Dominik Olszowy (PL), GasGas	14


HUSQVARNA

Jetzt WM-Leader: Billy Bolt

NACHRICHTEN

US-NATIONALS MIT MOTO-CROSS-WELTKLASSE

Die am kommenden Samstag in Pala (Kalifornien) beginnende US-Nationals-Serie wartet mit dem vielleicht stärksten Feld seiner Geschichte auf: Ken Roczen will auf den Track zurückkehren und hat das Training wieder aufgenommen. Ex-Supercross-Champion Ryan Dungey (32) kehrt „aus der Rente" zurück und vertritt KTM in der Outdoorserie. Und dann der Knaller: Der neunfache Weltmeister Tony Cairoli (36), 2021 aus der WM zurückgetreten, wird für KTM als Gaststarter zumindest in Pala und Hangtown (4.6.) dabei sein. Hinzu kommen u.a. Titelverteidiger Dylan Ferrandis und SX-Champion Eli Tomac.

VALENTIN GROBAUER KNAPP GESCHEITERT

Bei der dritten Speedway-EM-Qualifikation in Nagyhalasz (H) siegte der Pole Dominik Kubera (15 Punkte) vor David Bellego (F, 11+3) und Marko Lewiszyn (UA, 11+2). Der einzige deutsche Teilnehmer Valentin Grobauer (6.) verfehlte die fünf Qualiplätze nur um einen Rang beziehungsweise zwei Punkte. Damit ist Kai Huckenbeck einziger Deutscher bei der EM-Challenge am 18.6. in Krsko (SLO).

BRITISCHER U23-SIEG

Großbritannien gewann das erste Semifinale zur Speedway-U23-Team-EM in Pardubice mit 46 Punkten vor Gastgeber Tschechien (42) und Frankreich (21). Damit sind Briten und Tschechen Finalteilnehmer am 2.10. in Krakau (PL).

SMOLINSKI OPERIERT

Martin Smolinski ist nach seiner Hüftverletzung vor zwei Jahren nun erneut operiert worden. In Passau wurde ihm ein künstlicher Hüftkopf und eine Hüftpfanne eingesetzt. Die OP sei geglückt, so Smolinski. Er will nur dann in dieser Saison noch starten, wenn „mein Körper wieder zu 100 Prozent fit ist."



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



M240i Cabrio, 38000 km, 250 kW (340 PS), dunkelgrau, Klima, Sommerfahrzeug, Sportauspuffanlage, alle KD bei BMW, Gutachten Zustand sehr gut, softwaregestützte Leistungssteigerung bekommen, VB 39.950,- €. 86316 Friedberg, Tel. 0162/8222717

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58415



M8 Cabrio, Sammlerstück, Mod. 21, Garant. 2026, Voll., NP ca. 200000€ wie neu, orig. nur 1600 km, FP 146.850,-€. T. 0152/29362733



2002 BMW Z8, erst 56.748km, Carfax, sehr gepflegter Zustand, € 217.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Ferrari



1960 Ferrari 250 GT Pininfarina Coupé, Matching Numbers, nur 353 Stück, 100 Punkte Restaurierung, € 725.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, T. 040/25335000, www.cargold-collection.com H



Ferrari Daytona Coupé, originales Interieur in Leder schwarz, Plexiglas. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H



Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H



Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



SL 500 AMG-Ausstattung, 21500 km, 435 kW (591 PS), schwarz, Klima, 58.500,- €. Tel. 0174/1707068

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58366



Kaufe jedes G Modell, ab Bj. 2018, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



Porsche

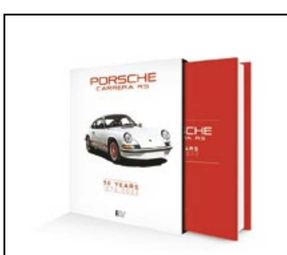


Gesucht wird ein guter, originaler 550 Spyder; Karosserie muss original sein, nicht "zusammengeschustert". Wir freuen uns auf Ihren Kontakt. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H



Porsche 911 2,7 RS Lightweight, Baujahr 1973, 1 von 200, super dokumentiert, top restauriert, ein echter originaler Lightweight mit nachvollziehbarer Historie. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



NUR 500 MÄNNER WERDEN DIESES BUCH LESEN, Porsche Carrera RS "50 YEARS". Limitierte Auflage von 500 Büchern. Ab dem 20. Juni 22 bei www.berlinmotorbooks.de



911 930, 107700 km, 191 kW (260 PS), weiß, Leder, Klima, SD, NR-Fahrzeug, VB 165.000,- €. 59555 Lippstadt, Tel. 0171-7727676

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58346

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com

VW



VW Karmann GF Buggy, Baujahr 1970, super Zustand, toll restauriert, Rarität. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, T. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



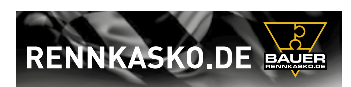
Karmann Ghia Typ 14, Bj. 1971,100000 km, 37 kW (50 PS), weiß, VB 22.000,- €, TÜV 10/23, Wertgutachten 2021: 24.000,- €, Zustand 2-. 86854 Amberg, Tel. 0174/3333238

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58368

Kaufgesuche

MM kauft! Fahrzeuge der Oberklasse
Ganze Sammlungen o. einzelne Fahrzeuge Ferrari AMG RR Bentley Lamborghini etc. 0172 4592434*marino@mm-cars.eu H







Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Paigo GmbH, Deutschlands schnellste und günstigste Motorsportversicherung. Tel. 0049 5246/9052120, www.paigo.com H





NEUER sofort verfügbarer Garten Pool vom, Weltmarktführer Polyfaser 20 Jahre Garantie mit Vollausstattung, 9,00 m x 3,77 m, UVP 99.000,- €, KP 85.000,- €. Tel. 0171/5100004







Kalex Moto2, 2012-2014 in WM, Preis 39.500,- €. Tel. +49 160/98132488

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 24/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit “H” gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50 ❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Küsschen von Frau Emma: Scott Dixon startet von Pole in das Indy 500. Er will es nach 2008 ein zweites Mal gewinnen

Dreikampf in der Formel 1 möglich?

Zum Tabellenstand in der F1 MSa 23/2022

Dafür, dass Mercedes momentan nicht auf dem Level unterwegs ist, auf dem sie seit 2014 ununterbrochen fuhren, liest sich die WM-Tabelle doch eigentlich sehr gut: Platz 3 für das Team mit Tuchfühlung zu Red Bull und Ferrari. Russell auf P4 und Hamilton auf P6, mit viel Pech inklusive – beide Piloten haben noch Chancen auf den WM Titel, die Saison dauert noch lange.

Am Ende entscheidet über den Triumph nicht nur die Pace, sondern auch die Standfestigkeit. Und da laufen die Silberpfeile bisher wie ein Uhrwerk: Keine Ausfälle in dieser Saison bis zum GP Barcelona. Ferrari und Red Bull haben derweil schon viele Punkte verloren. Ein WM-Dreikampf wäre für alle von Vorteil – insbesondere für uns Fans!

Christopher Hachenberg
D-63674 Altenstadt

Interessante Lektüre

F1-Interview Andy Green MSa 23/2022

Andy Green erläutert nicht nur das Ground-Effekt-Konzept und das mit ihm verbundene Bouncing / Porpoising sehr verständlich, sondern auch die generelle Entwicklung eines Formel-1-Fahrzeuges unter dem neuen Reglement mit seinen Restriktionen sowohl in finanzieller Hinsicht als auch bei der Nutzung der dem Designer zur Verfügung stehenden technologischen Ressourcen. Insgesamt eine sehr interessante Lektüre für Ihre Leser – bitte veröffentlichen Sie auch in der Zukunft Vergleichbares in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen.

Arnold Napp
D-41460 Neuss

Auf dem Podest

Nachruf Tony Brooks MSa 22/2022

Wie kommen Sie darauf, dass Brooks Karriere 1960 endete? Er fuhr die komplette Saison 1961 auf dem unterlegenen BRM und beendete seine Laufbahn beim Saisonfinale in Watkins Glen mit einem Podiumsplatz.

Dr. Franz-Rasso Böcka
D-87439 Kempten

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg (PKW)

15. Juni 2022: Freies Fahren Oschersleben (PKW/Bike)

20. Juni 2022: Freies Fahren Bilster Berg (PKW)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Donnerstag, 26. Mai		
17.05	Formel 2 Monaco, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
Freitag, 27. Mai		
11.40	Formel 2 Monaco, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 1 Monaco, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	Formel 1 Monaco, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
18.00	24h Nürburgring, Top-Qualifying **LIVE**	NITRO
Samstag, 28. Mai		
12.25	Moto3-WM Mugello, Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.45	Formel 1 Monaco, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.30	MotoGP Mugello, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.40	24h Nürburgring, Vorber. & Rennen **LIVE**	NITRO
15.10	Moto2-WM Mugello, Qualifying **LIVE**	Servus TV**
15.30	Formel 1 Monaco, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 15.50	Formel 1 Monaco, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2
17.30	Formel 2 Monaco, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 29. Mai		
ab 08.30	WTCR Nürburgring, 1. & 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
09.40	Formel 2 Monaco, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.20	Motorrad-WM Mugello, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Mugello, Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 11.10	IoM TT/Road Racing, div. Rennen (bis 21.40)	Motorvision TV*
11.55	Porsche Supercup Monaco, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	Porsche Supercup Monaco, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
12.05	Moto2-WM Mugello, Rennen **LIVE**	SRF 2
12.20	Moto2-WM Mugello, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.30	Formel 1 Monaco, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.40	Formel 1 Monaco, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1
13.50	MotoGP Mugello, Rennen **LIVE**	SRF 2
14.00	MotoGP Mugello, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.50	Formel 1 Monaco, Rennen **LIVE**	SRF 2
anschl.	MotoE Mugello, Rennen (Aufz.)	SRF 2
18.15	IndyCar Series, Indianapolis 500 **LIVE**	Sky Sport F1*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
23.30	NASCAR Cup Series, Charlotte **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Donnerstag, 26. Mai		
12.25	24h Nürburgring, 1. Qualifying **LIVE**	YouTube
16.20	ADAC 24h Classic, Qualifying **LIVE**	YouTube**
20.25	24h Nürburgring, 2. Qualifying **LIVE**	YouTube
Freitag, 27. Mai		
08.50	ADAC 24h Classic, Rennen **LIVE**	YouTube
ab 09.00	Motorrad-WM Mugello, alle FP1 **LIVE**	DAZN.de*
ab 13.15	Motorrad-WM Mugello, alle FP2 **LIVE**	DAZN.de*
14.05	24h Nürburgring, 3. Qualifying **LIVE**	YouTube
16.50	TW Legenden Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube**
17.45	24h Nürburgring, Top-Qualifying **LIVE**	YouTube
Samstag, 28. Mai		
07.30	Super GT Suzuka, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
08.50	TW Legenden Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube**
ab 09.00	Motorrad-WM Mugello, alle FP3 **LIVE**	DAZN.de*
ab 12.35	Mot.-WM Mugello, alle Qualifyings **LIVE**	DAZN.de*
13.50	BMW M Race of Legends Nürburgring **LIVE**	YouTube**
15.30	24h Nürburgring, Vorber. & Rennen **LIVE**	YouTube
17.15	Rookies Cup Mugello, 1. Rennen **LIVE**	redbull.tv***
Sonntag, 29. Mai		
06.30	Super GT Suzuka, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ab 11.00	Motorrad-WM Mugello, alle Rennen **LIVE**	DAZN.de*
16.20	Rookies Cup Mugello, 2. Rennen **LIVE**	redbull.tv***

*kostenpflichtig ** nur in Deutschland ***auch www.servustv.com

Vorschau



XPB

Formel 1 GP Monaco: Max Verstappen peilt den vierten Saisonsieg in Folge an



24H-MEDIA

24h-Rennen Nürburgring: Welcher Hersteller siegt beim Tag & Nacht-Marathon?



RED BULL

MotoGP: Fallen auf dem Hochgeschwindigkeits-Kurs von Mugello die Rekorde?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
26.05.	Rundstrecken-Challenge Nürburgring, 3. Lauf	D
27./28.05.	Tourenwagen/WTCR, Nürburgring	D
27.–29.05.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Charlotte	USA
28./29.05.	24h-Rennen, Nürburgring	D
28./29.05.	Rallye-ÖM (ÖRM), Hartbergerland-Rallye	A
29.05.	Formel 1, Monte-Carlo (+F2/Supercup)	MC
29.05.	IndyCar Series, Indianapolis 500	USA
29.05.	Super GT, Suzuka	J
29.05.	Tourenwagen/BTCC, Thruxton	GB
Motorrad		
26.05.	Longtrack of Nations, Herxheim	D
26.05.	Grasbahnrennen, Lüdinghausen	D
27./28.05.	Speedway-GP/SGP 2, Prag	CZ
28./29.05.	Supermoto Inter-DM, Schaafheim	D
28./29.05.	Mai-Pokal-Revival, Hockenheim	D
29.05.	Motorrad-WM, Mugello (+ MotoE/Rookies Cup)	I
29.05.	Motocross-WM, Arroyomolinos (Madrid)	E
29.05.	Grasbahnrennen, Osnabrück	D